

UNIVERSITÉ DE PARIS. — FACULTÉ DE DROIT

DE LA
RESPONSABILITÉ

DES

PROPRIÉTAIRES DE BATIMENTS DE MER
EN CAS D'ACCIDENTS DE PERSONNES

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le Mardi 23 Avril 1911, à 1 heure 1/2,

PAR

J. BOCQUET

Président: M. CH. LYON-CAEN.

*Suffragants: { M. RENAULT, professeur.
M. THALLER, professeur.*

PARIS

LIBRAIRIE NOUVELLE DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE

ARTHUR ROUSSEAU, ÉDITEUR

14, RUE SOUFFLOT ET RUE TOULLIER, 13

1911

THÈSE

POUR LE DOCTORAT

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

UNIVERSITÉ DE PARIS. — FACULTÉ DE DROIT

DE LA
RESPONSABILITÉ

DES

PROPRIÉTAIRES DE BATIMENTS DE MER
EN CAS D'ACCIDENTS DE PERSONNES

THÈSE POUR LE DOCTORAT

L'ACTE PUBLIC SUR LES MATIÈRES CI-APRÈS

Sera soutenu le Mardi 25 Avril 1911, à 4 h. 1/2

PAR

J. BOCQUET

Président: M. CH. LYON-CAEN.

*Suffragants: { M. RENAULT, professeur.
 { M. THALLER, professeur.*

PARIS

LIBRAIRIE NOUVELLE DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE
ARTHUR ROUSSEAU, ÉDITEUR

14, RUE SOUFFLOT ET RUE TOULLIER, 13

1911





Digitized by the Internet Archive
in 2026

BIBLIOGRAPHIE

- ALAUZET. — Commentaire du code de commerce.
AUTRAN. — Revue internationale de droit maritime.
BÉDARRIDE. — Du commerce maritime.
BERRIAT. — Cours de procédure civile.
BOISTEL. — Précis de droit commercial.
BOULAY PATY. — Cours de droit commercial.
Bulletins du Comité maritime international.
CASAREGIS. — Discursus legales de commercio.
DE COURCY. — Questions de droit maritime.
CLUNET. — Journal de droit international privé.
DEMANGEAT. — Traité de droit commercial.
DESJARDINS. — Traité de droit commercial maritime.
FENET. — Procès-verbaux du conseil d'Etat.
HOECHSTER et SACRÉ. — Droit commercial.
LAURIN et CRESP. — Cours de droit maritime.
LAROMBIÈRE. — Théorie et pratique des obligations.
Le code civil expliqué par lui-même.
LOCKRÉ. — Législation civile et commerciale.
LYON-CAEN et RENAULT. — Traité de droit maritime.
PLANIOL. — Traité de droit civil.
POTHIER. — Œuvres annotées.
POTHIER. — Traité du contrat d'assurance.
RIPPERT. — La responsabilité du propriétaire de navires.
RODIÈRE. — Cours de procédure civile.
SOURDAT. — Traité général de la responsabilité.
TABARIÉS DE GRANDSAIGNES. — Etude sur les combustions spontanées.
THOMINE DESMASURES. — Traité de procédure civile.

- THUBÉ. — Responsabilité du propriétaire de navires.
DE VALROGER. — Traité de droit maritime.
VALIN. — Commentaire sur l'ordonnance de la marine.
Recueil de jurisprudence du Havre.
Recueil de jurisprudence de Marseille.
Recueil de jurisprudence de Nantes.
DALLOZ. — Recueil périodique.
SIREY. — Recueil périodique.
-

INTRODUCTION

On a toujours attaché une grande importance aux questions maritimes. La mer a facilité les échanges commerciaux en leur offrant un débouché et un moyen de communication entre les diverses parties du monde. Mais le siècle dernier vit se manifester une recrudescence dans la vie maritime, qui favorisa le développement de la navigation. Malheureusement tout progrès fait payer cher son apparition. Ceux-ci n'échappèrent pas à cette règle générale. C'est qu'en effet, deux facteurs entraient en ligne de compte, qui devaient jouer de façon bien différente. Sans doute, grâce aux progrès réalisés par l'armement, les navires purent offrir aux passagers une sécurité plus grande. Néanmoins, comme les chantiers de construction augmentaient de jour en jour, la dimension des bateaux qu'ils mettaient en circulation, il en résulta que les sinistres, quoique moins nombreux, devinrent plus importants. Car c'est un cataclysme que la perte de ces grands paquebots, de ces masses énormes, qui sont de véritables îles flottantes. Nous avons encore présent à la mémoire le sinistre de *La Bourgogne*. Tout dernièrement encore,

nous déplorions la disparition du *Général Chanzy*.

Quelquefois les sinistres, pour être moins importants, n'en sont pas moins cruels. Combien de veuves ou d'orphelins pleurent la mort d'un père ou d'un mari, pauvre marin dont la disparition, les privant de leur unique appui, les a livrés sans ressources aux caprices du hasard et de la destinée.

En France le législateur s'est occupé déjà, à plusieurs reprises, du sort des personnes, et a marqué, par des réformes successives, l'intérêt qu'il leur témoignait. Ce furent d'abord les lois du 21 avril 1898 et du 29 décembre 1905 concernant les rapports du propriétaire de navires avec son équipage. Ce fut ensuite la loi du 17 avril 1907, ayant une portée plus générale, puisqu'elle avait trait à la sécurité de la navigation. Néanmoins, ce ne furent là que des réformes partielles. Jamais le législateur ne se préoccupa, d'une manière générale, de la responsabilité du propriétaire de navires à l'égard des personnes.

Comment interpréter le silence de la loi ? Doit-on assimiler les personnes aux marchandises ; ou bien faut-il soumettre chacune d'elles à des règles différentes ? Tel est l'objet de l'étude que nous nous sommes proposée.

Nous examinerons d'abord la législation française actuelle.

I. — Nous commencerons par rechercher quelles sont les différentes catégories de personnes à l'égard des-

quelles la responsabilité du propriétaire de navires peut être engagée, et quelle est la source de l'obligation du propriétaire vis-à-vis de chacune d'elles.

II. — Après avoir étudié la nature du lien juridique existant entre le propriétaire de navires et les personnes, nous aurons à examiner quelles sont les différentes causes susceptibles d'engager la responsabilité du propriétaire : faute personnelle et faute des préposés.

III. — Cette étude du principe de la responsabilité nous amènera à examiner si le propriétaire de navires peut user, à l'égard des personnes, des dispositions légales ou conventionnelles qui ont pour but de restreindre ou de limiter sa responsabilité : l'abandon et les clauses d'exonération sont-ils applicables aux personnes ?

IV. — Nous terminerons l'étude de la législation française en examinant les rapports du propriétaire avec l'équipage et les ouvriers, rapports qui ont fait l'objet de lois spéciales.

V. — Cet examen de la législation française nous permettra de constater qu'elle ne fait aucune distinction entre les personnes et les choses.

En est-il de même dans les législations étrangères ? Nous examinerons, à ce point de vue, les lois anglaise, allemande, américaine.

L'étude comparée des législations étrangères et de la

législation française nous permettra de faire ressortir toutes les différences qui les séparent.

Est-il souhaitable que cet état de choses continue, ou bien au contraire n'est-il pas plus désirable, dans l'intérêt des relations internationales, de voir se réaliser une réforme dont le but serait l'unification du droit maritime ? Des tentatives ont été faites dans ce sens, et de nombreuses conférences internationales se sont déjà réunies. La dernière a eu lieu en 1910 à Bruxelles. Elle s'est occupée incidemment des personnes ; on s'est borné à échanger quelques observations sur la responsabilité à raison des accidents de personnes, et à poser une question relative à la solution à adopter dans les rapports internationaux.

CHAPITRE I

DIVERSES CATÉGORIES DE PERSONNES A L'ÉGARD DESQUELLES
LA RESPONSABILITÉ DU PROPRIÉTAIRE DE NAVIRES PEUT
ÊTRE ENGAGÉE. SOURCES DE L'OBLIGATION DU PROPRIÉ-
TAIRE VIS-A-VIS DE CHACUNE D'ELLES.

« On appelle source d'une obligation le fait qui la produit » (1). L'obligation peut donc être contractuelle ou délictuelle, suivant qu'elle a sa source dans un contrat ou un délit.

Or la responsabilité d'un propriétaire de navires peut être engagée vis-à-vis de deux catégories de personnes : d'une part, celles avec lesquelles le propriétaire de navires a passé un contrat, et, d'autre part, celles à l'égard desquelles son obligation a pour source un délit ou un quasi-délit. Dans la première catégorie, nous rangeons les passagers du navire même appartenant à ce propriétaire, son équipage et autre personnel du bord, ses ouvriers. La seconde catégorie comprend au contraire les passagers d'un autre navire, son équipage et tous autres tiers.

(1) Planiol, *Traité de droit civil*, II, p. 254.

Les relations juridiques du propriétaire avec l'équipage et les ouvriers ayant fait l'objet de lois spéciales, nous en réservons l'étude pour un chapitre ultérieur, et nous ne nous occuperons, momentanément, que des autres personnes.

D'ailleurs, même parmi ces personnes, il nous semble utile, pour la clarté de l'exposition, de faire une distinction. Nous examinerons, d'une part, les obligations du propriétaire de navires vis-à-vis des passagers de son navire, et, d'autre part, celles qui lui incombent à l'égard des tiers.

**Responsabilité du propriétaire à l'égard
des passagers de son propre navire.
Le contrat de passage.**

Dans tout contrat synallagmatique les parties se doivent des prestations réciproques, et si l'une d'elles n'exécute pas, ou cesse d'exécuter ses obligations, elle doit faire la preuve de sa libération, de l'impossibilité où elle s'est trouvée de tenir ses engagements. (Art. 1147 et 1315, code civil.)

Telle est la loi générale des contrats qui préside à leur exécution. Le fait de s'embarquer impose au passager certaines obligations, mais lui confère également certains droits qui ne sont que le corollaire de ces obligations. Le contrat de passage est l'expression de ces relations juridiques existant entre le passager et le pro-

priétaire de navires. Or l'accident interrompt l'exécution de ce contrat, puisque l'obligation du propriétaire consistait à conduire le passager sain et sauf au lieu de destination. Dans ces conditions, si le contrat de passage n'obéit à aucune règle spéciale, il est impossible de le soustraire à l'application des principes généraux précédemment exprimés ; partant c'est au propriétaire de navires qu'incombe la charge de la preuve. C'est lui qui doit prouver que l'inexécution du contrat de passage ne lui est pas imputable.

Le livre 2 du code de commerce ne fait aucune allusion au contrat de passage. Ce silence a été interprété de différentes façons. La doctrine générale admet que le contrat de passage n'est pas assimilable au contrat d'affrètement. Cependant certains auteurs (1) n'ont pas partagé cette opinion.

A leur avis, le passager ne serait qu'un chargeur de sa personne. « Le passager qui stipule pour le transport de sa personne est un affréteur aussi bien que celui qui stipule pour le transport d'une marchandise » (2).

Il nous semble au contraire que le code de commerce ne s'est occupé, en ce qui concerne l'affrètement, que du transport des marchandises, et qu'il ne fait aucune allu-

(1) Hoechster et Sacré, *Droit commercial*, tome I, p. 391 ; de Valroger, *Traité de droit maritime*, tome I, p. 574.

(2) Motifs d'un pourvoi en cassation, 11 janvier 1860, D. P., 1860, 1, 92.

sion au contrat de passage qui doit être soumis à l'application des principes généraux du droit (1).

C'est dans le titre VIII du livre III que le code civil s'est occupé des voituriers et commissionnaires ; et la charge de la preuve a fait plus spécialement l'objet de l'article 1784. « Les voituriers, dit-il, sont responsables de la perte et des avaries des choses qui leur sont confiées, à moins qu'ils ne prouvent qu'elles ont été perdues ou avariées par cas fortuit ou force majeure. » Cet article peut-il s'appliquer au transport des personnes, bien que le mot marchandises y soit nettement spécifié, ou faut-il au contraire en restreindre l'application aux simples colis ?

En décidant que c'est au voiturier qu'incombe la charge de la preuve, l'article 1784 ne fait que l'application des principes généraux. En effet, un contrat a été passé entre le voiturier et le propriétaire de la marchandise, contrat qui n'a pas reçu d'exécution, puisque la marchandise qui devait être transportée à destination en bon état a été avariée. C'est donc au voiturier de prouver, s'il est actionné pour l'inexécution de son contrat, qu'il n'est pas responsable de l'avarie survenue à la marchandise. La solution doit être la même pour les personnes. Car la responsabilité est contractuelle dans le transport des personnes comme

(1) Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit maritime*, tome I, p. 603.

dans le transport des choses. Le voiturier s'est engagé à transporter les voyageurs sains et saufs au lieu de destination. « Attendu, dit un jugement du tribunal civil de la Seine (1), que le contrat de transport est synallagmatique et commutatif, et qu'en échange de la réception d'un prix déterminé, le transporteur s'oblige envers la personne avec laquelle il traite à la faire parvenir au lieu convenu dans un certain délai et dans des conditions d'entière sécurité;— Attendu qu'un tel contrat est régi par les articles 1134 et suivants du code civil, et qu'aux termes notamment de l'article 1147, le débiteur doit être condamné, s'il y a lieu, au payement de dommages-intérêts à raison de l'inexécution de l'obligation, toutes les fois qu'il ne justifie pas que cette inexécution provient d'une cause étrangère qui ne peut lui être imputée ; — Attendu que, par application de ces principes, le transporteur, qui n'exécute pas l'obligation qu'il a contractée au regard de l'autre partie, ne peut échapper à la condamnation aux dommages-intérêts qu'en justifiant qu'il a été, par un cas de force majeure ou un cas fortuit, empêché de faire ce qu'il était obligé » (2).

Dès lors, étant donné que l'article 1784 ne fait que l'application des principes généraux du droit, il en résulte que, bien que le code civil ne se soit occupé que des transports terrestres, le contrat de passage doit être régi par les mêmes règles.

(1) 14 mai 1902, *Annales des chemins de fer*, 1902, 1, 162.

(2) Cfr. Guillaumot et Jouanny, *Traité pratique des chemins de fer*, p. 53.

Cependant la thèse contraire a été soutenue (1). S'il est indispensable que les vies humaines soient entourées de la plus grande sécurité, du moins ne doit-on pas présumer la responsabilité du propriétaire de navires, « car il ne faut pas oublier que l'on est en présence de passagers que l'on ne peut assimiler à de simples colis » (2). D'ailleurs cette responsabilité ne présenterait aucun avantage pour les personnes ; car ce n'est pas elle qui serait susceptible d'augmenter leur sécurité. Ce qu'il faut, ce sont des mesures préventives.

Nous objecterons à cette théorie que si les mesures préventives peuvent être efficaces pour la sécurité des personnes, du moins nous semble-t-il difficile de vouloir soustraire le contrat de passage à l'application des principes généraux du droit quant à la charge de la preuve. Néanmoins nous sommes obligés de reconnaître que cette théorie est conforme à la jurisprudence.

En effet, un grand nombre d'arrêts refusent d'appliquer aux personnes les règles établies par l'article 1784 et décident que c'est à la victime de prouver la faute du transporteur (3). « Attendu, dit la cour de cassation (4),

(1) Verneaux, *Compte rendu de la conférence de Brême*, p. 20.

(2) *Id.*

(3) Cassation civile, 15 novembre 1884, D. P., 1885, 1, 433 ; Cour de Paris, 13 avril 1892, D. P., 1893, 2, 226, 21 février 1894, D. P., 1894, 2, 214, 4 avril 1894, D. P., 1894, 2, 288, 30 janvier 1895, D. P., 1895, 2, 496 ; Grenoble, 30 janvier 1904 ; Dijon, 3 mai 1904, *Bul. annoté des chemins de fer*, 1904, 2, 203, 207 ; Alger, 7 décembre 1908, *Annales des chemins de fer*, 1908, 1, p. 17.

(4) 14 décembre 1903, *Bul. ann. des chemins de fer*, 1904, 2, p. 5.

que le dit demandeur ayant soutenu, qu'aux termes des articles 1784, 1315 et 1147 du code civil il n'avait pas à fournir la preuve que l'accident, dont il a été victime, était dû à une faute de la compagnie, c'est à bon droit que la cour d'appel a repoussé cette prétention ; — Attendu, en effet, qu'en déclarant dans l'article 1784 du code civil les voituriers responsables de la perte et des avaries des choses qui leur sont confiées, à moins qu'ils ne prouvent qu'elles aient été perdues ou avariées par cas fortuits ou force majeure, le législateur a clairement indiqué, par les expressions mêmes dont il s'est servi, qu'il ne s'occupait que du transport des marchandises et non du transport des personnes..... » Or, dans le silence de la loi, la cour de cassation estime qu'il est impossible d'appliquer les mêmes règles au contrat de transport de personnes.

C'est qu'en effet « l'article 1784 n'est que l'application, au dépôt nécessaire de la chose transportée, des articles 1302 et 1315 du code civil. Au contraire les voyageurs, personnes libres et vivantes, pouvant se causer des dommages à elles-mêmes, ne sont pas soumises à la garde du transporteur » (1).

Sans doute le contrat de transport des personnes ne tient-il pas de la nature du dépôt, ce dernier contrat ne pouvant avoir pour objet que des choses (art. 1915 code civil). Mais il n'en résulte pas que, suivant qu'il

(1) Cass. civ., 15 novembre 1884, D. P., 1885, 1, 433.

s'agit de personnes ou de marchandises, ce sont des règles différentes qui régissent le fardeau de la preuve. Le voiturier, bien que responsable en principe des avaries survenues aux marchandises, serait cependant exonéré de toute responsabilité, s'il était établi que ces avaries provenaient du vice propre de la marchandise.

De même ne serait-il pas responsable vis-à-vis d'une personne de l'accident qu'elle aurait occasionné par sa propre faute. Néanmoins il doit prendre toutes les précautions nécessaires pour assurer l'exécution du contrat de transport.

D'ailleurs cette jurisprudence se met en contradiction avec elle-même. Elle décide, en effet, « que, pour se prévaloir de l'article 1147, le demandeur devrait établir que l'obligation contractée envers lui par la compagnie était de le transporter sain et sauf, exempt de risques et garant contre toutes les éventualités de la locomotion ; que cette sorte d'assurance n'a jamais été contractée par les compagnies, dont l'obligation consiste à transporter les voyageurs d'un point à un autre, dans un délai déterminé, avec toutes les garanties de prudence et de sécurité prescrites par les lois générales et les règlements spéciaux à l'industrie des loueurs ; que, si, en cas d'accidents, les compagnies sont passibles d'un contrôle sévère au point de vue de l'observation de ces règles, il n'en résulte pas qu'on puisse créer arbitrairement contre elles jusqu'à preuve contraire une présomption légale

de faute » (1). Or le début de cet arrêt est en opposition évidente avec la fin ; si l'obligation de la compagnie ne consiste pas à transporter le voyageur sain et sauf au lieu de destination, quelles sont les lois générales auxquelles il fait allusion et qui ordonnent de prendre toutes les mesures de prudence nécessaires à la sécurité des personnes ? Au contraire, l'existence de ces lois générales est-elle certaine, que signifie alors cette assertion de la jurisprudence, à savoir qu'il n'existe contre la compagnie de transport aucune présomption de faute ? Il faut choisir entre ces deux alternatives : ou bien la compagnie doit observer les lois générales qui fixent sa responsabilité, ou bien ces lois n'ont aucune signification et ne produisent aucun effet.

La grande majorité des arrêts reproduit ce « leit motiv » avec une rare fidélité, et la jurisprudence ne cherche pas d'autres arguments capables de motiver ses décisions.

Il nous semble cependant qu'elle se méprend sur le sens et la portée de l'article 1784, qui est la conséquence naturelle des lois qui président à l'exécution des contrats.

Du reste, la thèse soutenue par la jurisprudence aboutit à ce résultat singulier que les dommages-intérêts s'obtiennent plus aisément à raison de la perte ou de

(1) Paris, 4 avril 1894, D. P., 1894, 2, 288 précité.

l'avarie des marchandises, qu'à raison des accidents de personnes.

Aussi quelques arrêts (1), ne se conformant pas à la jurisprudence générale, ont-ils refusé d'admettre une distinction entre les personnes et les choses. Bien plus, étant donné que l'article 1784 s'est inspiré des principes généraux du droit, il doit s'appliquer aussi bien aux transports maritimes qu'aux transports terrestres. La situation est en effet analogue dans les deux cas, le contrat de passage n'étant qu'une variante du contrat de transport. Nous adhérons à cette dernière doctrine qui nous paraît seule respecter les principes de la loi en matière de responsabilité contractuelle.

C'est donc au propriétaire de navires qu'incombe la charge de la preuve ; c'est lui qui doit prouver que l'inexécution du contrat de passage ne lui est pas imputable, partant qu'il n'en est pas responsable ; et, s'il ne peut pas arriver à faire cette preuve, il sera condamné à payer des dommages-intérêts, puisque « toute obligation de faire doit se résoudre en dommages-intérêts en cas d'inexécution du contrat de la part du débiteur » (2).

(1) Paris, 27 juillet 1892, D. P., 1892, 2, 257 ; 23 juillet 1894, D. P., 1895, 2, 63 ; Aix, 24 juin 1896, *Revue internationale de droit maritime*, 12, 24.

(2) 1142, C. civil.

**Responsabilité du propriétaire de navires
à l'égard des tiers.**

Ce n'est pas seulement à l'égard des passagers de son navire que la responsabilité d'un propriétaire peut être engagée, mais encore vis-à-vis de ceux d'un autre navire, vis-à-vis des tiers, catégorie de personnes qui est assez vaste.

Un accident se manifeste en effet de différentes façons. Il consistera peut-être dans un abordage ; mais il est possible qu'il résulte également d'une explosion, ou même qu'il provienne de toute autre cause. Or, dans ces différentes hypothèses, le propriétaire responsable de l'accident doit indemniser la victime. Cette obligation pour le propriétaire de navires de réparer le dommage causé, résulte de l'article 1382 du code qui a une portée très générale : « Tout fait quelconque de l'homme, dit-il, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé, à le réparer. »

Cependant, bien que la responsabilité du propriétaire de navires puisse être mise en jeu dans ces différents cas, sa situation n'est pas la même qu'à l'égard des passagers de son navire. Il n'est pas intervenu de contrat entre le propriétaire de navires et les tiers, partant le propriétaire n'a pris aucun engagement spécial vis-

à-vis d'eux ; il est tenu simplement de ne leur causer aucun dommage. Aussi en résulte-t-il, que ce n'est plus au propriétaire de navires à faire la preuve de sa libération, de montrer qu'il n'est pas responsable de l'inexécution du contrat, mais aux tiers de prouver que le propriétaire a manqué à l'obligation générale de ne causer aucun dommage à autrui par sa faute, et que l'accident leur a causé un véritable préjudice.

Donc, dans un cas comme dans l'autre, qu'il s'agisse des passagers ou des tiers, l'inexécution de l'obligation donne lieu à des dommages-intérêts.

**Situation du propriétaire de navires
vis-à-vis des héritiers de la victime.
Conditions des recours.**

Toutefois ce ne sont pas seulement les victimes mêmes de l'accident, mais aussi leurs héritiers qui peuvent réclamer des dommages-intérêts. En effet, dans le cas où la victime est morte des suites de ses blessures, le propriétaire de navires est responsable vis-à-vis de ses successeurs.

Mais la situation du propriétaire ne sera pas toujours la même. Une distinction s'impose, suivant que la victime est morte instantanément, ou qu'elle a survécu quelque temps à ses blessures.

1° La mort de la victime n'est pas instantanée.

Quand la victime survit momentanément à ses blessures et intente un recours, l'indemnité qu'elle obtient

fait partie de sa succession et appartient à ses héritiers. La situation serait analogue si la victime mourait sans avoir agi, avec cette différence cependant que ce ne serait pas l'indemnité même, mais l'action qui, née sur sa tête, entrerait dans son patrimoine (1).

Dans l'un et l'autre cas, l'action ou l'indemnité n'est que la compensation du dommage éprouvé par la victime, dommage antérieur à son décès, et qui « comprend le préjudice résultant de l'incapacité de travail et celui qui consiste dans la souffrance physique causée par les blessures mêmes » (2).

Donc c'est en leur qualité de successibles que les parents de la victime pourront bénéficier de l'indemnité qui a été allouée à leur auteur commun, ou intenter à sa place une action en dommages-intérêts.

Mais à côté de l'action en dommages-intérêts appartenant à la victime de l'accident et transmise à ses héritiers, les personnes lésées par son décès peuvent intenter un recours personnel (3). Le droit des parents de la victime à des dommages-intérêts prend alors sa source,

(1) Faustin Hélie, *Traité d'instruction criminelle*, t. I, n° 559 ; Aubry et Rau, *Droit civil*, t. IV, p. 750 ; Baudry-Lacantinerie et Barde, *Traité de droit civil*, t. III, n° 2884 ; Sourdat, *Traité général de la responsabilité*, t. I, n° 56 bis ; Note de M. Lacoste sous jugement du tribunal de Toulouse, 17 avril 1902, S., 1905, 2, 81.

(2) Note de M. Lacoste précitée.

(3) Aix, 14 juin 1870, D. P., 1872, 2, 98 ; Bourges, 26 décembre 1872, S., 1874, 2, 71 ; Dijon, 12 mai 1897, S., 1897, 2, 143 ; Amiens, 10 juillet 1901, S. 1902, 2, 8 ; Toulouse, 17 avril 1902, S., 1905, 2, 81.

non plus dans la qualité d'héritiers de la victime, mais uniquement dans le préjudice qu'elles ont éprouvé (1). C'est qu'en effet, l'indemnité dont ils héritent n'est que la compensation du dommage éprouvé antérieurement au décès de leur auteur commun ; par contre, ils sont fondés à demander personnellement la réparation du dommage qui leur a été causé du fait même de cette mort.

Cependant la théorie contraire a été soutenue. On a prétendu que, même « avant le décès de la victime, une action en indemnité s'ouvrait à son profit pour la réparation du tort que de ce chef elle allait subir » (2).

Nous ne partageons pas cette opinion qui nous paraît difficilement conciliable avec l'idée de réparation. En effet, « la personne qui demande une réparation d'un délit ou d'un quasi-délit doit justifier d'un préjudice actuel et appréciable » (3). Or, la victime de l'accident ne satisfait à aucune de ces deux conditions. D'une part, en effet, le préjudice n'est pas actuel puisqu'il ne se réalisera qu'à la mort même de la victime. D'autre part, ce préjudice est difficilement appréciable en argent ; « car si la victime a souffert dans sa personne, si la vie lui a été ôtée, combien de temps en aurait-elle joui encore et dans quelles conditions ? Une maladie, un accident qui

(1) Nous laissons momentanément de côté la question de savoir quel est le préjudice qui peut donner lieu à un recours.

(2) Note de M. Lacoste, S., 1905, 2, 81 précitée.

(3) Baudry-Lacantinerie et Barde, *Traité de droit civil*, t. III, p. 1099.

n'eut été imputable à aucun autre n'aurait-il pu déterminer la mort ? La vieillesse, les infirmités auraient entravé son activité, arrêté ses opérations industrielles, fait cesser des fonctions lucratives ; des revers imprévus auraient pu ruiner, amoindrir ses espérances » (1).

Il nous semble donc difficile d'admettre que cette action puisse naître sur la tête de la victime (2). Au contraire, c'est en leur nom personnel que les parents de la victime devront agir afin d'obtenir la réparation du préjudice qui leur a été causé. Il en résulte qu'ils ne peuvent pas profiter de la qualité juridique de leur auteur commun. La situation est exactement la même pour tous les héritiers, que la victime dont ils sont les ayants droit soit un passager appartenant au navire même du propriétaire ou un tiers. Dans l'un et l'autre cas, les héritiers ne sont que des tiers pour le propriétaire de navires ; par conséquent, ils n'obtiendront gain de cause qu'à la condition de prouver, d'une part la faute du propriétaire de navires ou de ses préposés, et d'autre part le préjudice causé par l'accident.

2° Mort instantanée.

Dans ce cas, les parents de la victime peuvent se faire indemniser du dommage qu'ils subissent personnellement ; mais ont-ils le droit de cumuler cette action avec

(1) Sourdat, *Traité général de la responsabilité*, t. I, n° 56 bis

(2) Cfr Toulouse, 17 avril 1902, S., 1903, 2, 81.

celle qui eût appartenu à leur auteur commun, s'il eût survécu ?

Certains auteurs ont résolu cette question par l'affirmative. « L'homme blessé mortellement et succombant aussitôt n'en a pas moins acquis, dans l'instant de raison qui sépare le coup fatal de la perte de sa vie, le droit à une indemnité qu'il transmet nécessairement à ses héritiers » (1). Ne serait-il pas inique, d'ailleurs, qu'il en fut autrement. Comment admettre que les héritiers puissent agir à raison d'un accident où leur auteur commun a été blessé, et ne puissent pas exercer ce même droit à raison d'un accident où il a été tué sur le coup ? En pareil cas, l'auteur de l'accident profiterait de l'excès même de sa faute, et serait obligé d'autant moins que celle-ci est plus grave.

Cette théorie, si ingénieuse qu'elle soit, ne nous paraît pas conforme à la réalité. C'est qu'en effet, elle suppose toujours qu'il s'est écoulé un laps de temps, fut-il même très court, entre l'accident et la mort. Cependant, il y a des cas où la mort est instantanée, se produisant au moment même de l'accident. D'autre part,

(1) Sourdat, *Traité général de la responsabilité*, t. I, n° 56 *bis*. — Cfr Baudry-Lacantinerie et Barde, *Traité de droit civil*, t. III, p. 1099 ; M. Lacoste sous Toulouse, S., 1905, 2, 81 ; M. Laborde, note sous jugement du tribunal civil de la Seine du 9 janvier 1879, S., 81, 2, 21, estime, au contraire, que l'action qui est transmise aux héritiers n'est pas née sur la tête du *de cuius*, mais directement dans son patrimoine dont le développement se trouve arrêté, et qui subit de ce fait un préjudice.

même en admettant que la mort ne soit pas instantanée, cette théorie ne pourrait pas nous satisfaire. L'action qui serait née sur la tête de la victime aurait pour fondement le préjudice que lui a causé l'accident, préjudice antérieur à son décès. Or puisque l'accident et la mort sont presque concomitants, quand ils ne se confondent pas, il est impossible de scinder ces événements. « On ne comprend pas que, dans ce cas, l'accident soit théoriquement, abstraction faite de la mort qu'il a immédiatement déterminée, la cause d'un préjudice et d'une action que les héritiers puissent intenter comme tels » (1).

Il résulte, de ce qui vient d'être dit, que les héritiers agissent le plus souvent en leur nom personnel ; c'est à raison du préjudice causé qu'ils ont le droit de poursuivre le propriétaire de navires. Ils peuvent donc, les héritiers renonçant au même titre que ceux qui acceptent la succession, exercer simultanément leur action, et n'ont pas besoin de suivre l'ordre successoral. De même les enfants naturels pourraient concourir avec les enfants légitimes, sans que leur recours fut limité à leur part héréditaire.

Il en était différemment dans l'ancien droit ; la qualité de partie civile appartenait (2) : 1° à la veuve ou au mari ; 2° aux enfants légitimes et à leur défaut aux enfants naturels ; 3° aux petits-enfants ; 4° aux ascendants.

(1) Note sous arrêt Besançon, D. P., 1881, 2, 65. Cfr arrêt Besançon, 4^{re} décembre 1880, D., 1881, 2, 65.

(2) Faustin Hélie, *Traité de l'instruction criminelle*, t. I, n° 557.

Les autres parents plus éloignés ne pouvaient intenter un recours qu'à la condition d'être héritiers.

Limite des dommages intérêts. — Distinction entre les dommages matériels et les dommages moraux.

Bien que l'action civile puisse être intentée par tous ceux qui ont souffert de l'accident, cependant tous les dommages ne pourraient justifier le recours de la partie lésée. Sans doute les personnes qui ont subi un préjudice matériel appréciable ont-elles droit à une indemnité.

Mais les dommages pécuniaires ne sont pas les seuls à être pris en considération ; il est possible de demander également la réparation d'un préjudice moral. Ainsi un fils aurait-il le droit de réclamer des dommages-intérêts pour la mort de son père, qui le prive de son assistance et de son appui moral (1).

Les sentiments d'affection peuvent-ils entrer en ligne de compte en vue de l'allocation des dommages-intérêts ?

Certains auteurs (2) ont donné une portée très générale

(1) Dijon, 2 mai 1897, S., 1897, 2, 243 ; Nîmes, 11 novembre 1897, S., 1898, 2, 176 ; Alger, 12 juin 1900, S., 1902, 2, 128.

(2) Aubry et Rau, *Cours de droit civil*, t. IV, p. 748 ; Faustin Hélie, *Traité de l'instruction criminelle*, t. I, n° 537 ; Le Sellyer, *Traité de l'action publique et de l'action civile*, t. I, n° 263 ; Huc, *Commentaire théorique et pratique du code civil*, t. VIII, n° 420. — Cfr Bordeaux, 30 novembre 1881, S., 1882, 2, 183 ; Paris, 8 février 1896, S., 1899, 2, 215 ; Alger, 23 mai 1892, S., 1894, 2, 62.

aux dommages-intérêts. A leur avis, même dans le cas où la victime de l'accident est un enfant ou un vieillard à la charge de sa famille, celle-ci, blessée cruellement dans ses affections les plus chères, peut réclamer des dommages-intérêts. « On pourrait, en poussant le raisonnement dans ses conséquences, aller jusqu'à dire à la famille que, loin de lui nuire, cette mort lui a rendu service ? Evidemment ce serait méconnaître la morale du droit, mettre l'argent à la place des affections, à la place de l'honneur. Celui qui exerce la poursuite en pareille matière, selon la vieille expression romaine, « *causam agit doloris* » (1).

Toutefois, la théorie contraire a eu un certain nombre de partisans (2). En effet, ce serait mal interpréter les sentiments d'affection que de tirer profit d'un deuil de famille ; et on ferait injure à un fils ou à une mère en leur proposant une somme d'argent pour les consoler de la perte douloureuse qu'ils ont faite dans la personne d'un père ou d'un enfant. Les douleurs morales ne sont pas susceptibles d'une évaluation pécuniaire, et l'estimation qui pourrait en être faite serait certainement arbitraire.

(1) En note, sous Aix, 14 juin 1870, D. P., 1872, 2, 98.

(2) Trébutien, *Cours élémentaire de droit criminel*, t. II, p. 26 ; Mangin, *De l'action publique et civile*, t. I, p. 123 ; Meynial, *Revue pratique*, t. LVI, 1884, p. 441 ; Laborde, *Revue critique*, 1894, p. 26 et 27. — Cfr Bourges, 16 décembre 1872, S., 1874, 2, 72 ; Rouen, 24 février 1894, S., 1897, 2, 24 ; Douai, 23 janvier 1899, S., 1889, 2, 296.

Les dommages-intérêts ne doivent comprendre que ce qui est une suite immédiate et directe de l'inexécution de la convention ou du fait qui donne lieu à réclamation (1). Cependant, il y a lieu d'établir une distinction suivant qu'il s'agit d'une faute contractuelle ou délictuelle. Dans le premier cas, si le propriétaire est coupable de dol, il doit la réparation de tous les dommages prévus ou imprévus ; mais, s'il est exempt de dol, il supporte seulement les dommages prévus. Il ne faudrait pas en conclure, néanmoins, que les dommages-intérêts soient égaux pour tous les voyageurs, sans que l'on tienne compte de la profession, de la situation sociale de chacun (2). « Sans doute le voiturier n'est pas instruit de la condition de chacun des voyageurs et par suite ne peut pas prévoir le dommage qu'un accident pourra causer à chacun d'eux, mais il sait du moins qu'il a à transporter des personnes de conditions différentes et que, pour cette raison même, les dommages causés par un accident varieront avec les personnes lésées » (3). A l'égard des tiers, le propriétaire de navires doit la réparation des dommages directs.

Différentes causes de non recevabilité de l'action.

« Le motif qui a fait introduire la prescription extinctive est d'empêcher des procès difficiles à juger » (4).

(1) Dalloz, *Supplément au répertoire, Responsabilité*, n° 267.

(2) *Contrà*, Saintelette, *De la responsabilité et de la garantie*, nos 17 et suivants.

(3) Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t. III, p. 107.

(4) Planiol, *Traité de droit civil*, t. II, p. 202.

Le législateur, voulant éviter des contestations sur des faits dont la mémoire est effacée, a subordonné la recevabilité de l'action à une condition essentielle : le recours doit être intenté dans un certain délai, qui peut être plus ou moins long suivant les circonstances.

La durée extrême de la prescription est de trente ans (art. 2262 du code civil). Cette prescription trentenaire est celle qui est opposable au recours du créancier, toutes les fois qu'il n'y est pas dérogé par un article spécial

Or, précisément en matière de transports, les articles 108 et 433 du code de commerce ont abrégé le délai de la prescription. Cela tient à ce que les faits qui servent de base à l'action sont souvent fugitifs et d'une vérification difficile. « Après un laps de temps prolongé les preuves sont effacées, tout au moins affaiblies, et dans l'obscurité créée à la fois par l'ancienneté des faits et par la distance, le juge saisi d'une demande tardive rencontrerait des difficultés à peu près insurmontables pour éclairer sa religion » (1).

Cependant, malgré les motifs que l'on peut invoquer en faveur de l'abréviation du délai de la prescription, les articles 108 et 433 du code de commerce n'ont qu'une portée limitée.

Tout d'abord, l'article 108 du code de commerce ne

(1) Rapport de M. Grivart sur la loi du 14 décembre 1897, D. P., 1898, 4, 10.

concerne que les marchandises (1). Le début de l'article ne laisse subsister aucun doute à cet égard. « Les actions pour avaries, pertes ou retard, auxquelles peut donner lieu contre le voiturier le contrat de transport, sont prescrites dans le délai d'un an sans préjudice des cas de fraude ou d'infidélité ». Le troisième alinéa de l'article 108 du code de commerce implique également qu'il s'agit exclusivement du transport des marchandises. « Le délai de ces prescriptions (un an et cinq ans), dit-il, est compté, dans le cas de perte totale, du jour où la remise de la marchandise aurait dû être effectuée, et, dans tous les autres cas, du jour où la marchandise aura été remise ou offerte au destinataire. »

L'article 108 du code de commerce n'est donc pas opposable aux actions en responsabilité à raison des dommages causés aux personnes (2). Ces actions sont soumises à la prescription de trente ans, à moins que la cause du dommage se trouve dans un délit ou dans un crime du voiturier, auquel cas ce sont les articles 637 et 638 du code d'instruction criminelle qui sont applicables.

(1) Bien que l'article 108 ne fasse allusion qu'aux transports d'intérieur, il nous semble intéressant d'en dire quelques mots à titre de rapprochement avec l'article 433 du code de commerce.

(2) Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t. III, p. 510. Cf. tribunal de commerce de Saint-Etienne, 12 février 1903, *Bulletin annoté des chemins de fer*, t. II, p. 20.

La situation est bien différente, au contraire, en droit maritime. En effet, l'article 433 du code de commerce, cinquième alinéa, stipule que : « Toute demande en délivrance des marchandises ou en dommages-intérêts pour avaries ou retard dans leur transport est prescrite un an après l'arrivée. La même prescription, ajoute-t-il, est opposable à l'action des passagers contre le capitaine et les propriétaires du navire ayant pour cause un dommage ou retard éprouvé pendant le voyage ». Donc, il n'est pas douteux que les actions en responsabilité pour dommages causés aux passagers soient soumises à la prescription d'un an. Mais l'article 433 ne vise évidemment que les passagers. Or, comme les textes du code relatifs à la prescription doivent être interprétés *stricto sensu*, il en résulte que cet article ne s'applique pas aux tiers qui bénéficient en principe de la prescription trentenaire.

Nous disons en principe ; car, bien qu'il ne s'agisse pas de prescription, il est un cas où la recevabilité de l'action est subordonnée à son exercice dans le délai d'un an : il s'agit de l'abordage.

L'article 436 du code de commerce stipule, en effet, que : « Toutes actions en indemnité pour dommages provenant d'abordage sont non recevables si elles n'ont été intentées dans le délai d'un an à compter du jour de l'abordage ». Les termes de cet article sont très généraux ; « ils comprennent indistinctement toutes actions en indemnité pour dommages causés par l'abor-

dage » (1), qu'il s'agisse des passagers du navire responsable, ou des passagers de l'autre navire.

Cependant la théorie contraire a été soutenue. « Considérant, dit un arrêt de la cour de Rennes (2), que les anciens articles 435 et 436 du code de commerce énonçaient un certain nombre de fins de non recevoir relatives : 1° aux actions contre le capitaine pour dommages arrivés à la marchandise ; 2° aux actions contre l'affrèteur pour avaries ; 3° aux actions en indemnités pour dommages causés par l'abordage ; que les termes qui se répètent dans les paragraphes de ces articles pris dans leur sens grammatical, aussi bien que la place attribuée à ces dispositions dans le code de commerce, témoignent que le législateur n'avait en vue que la réparation du préjudice souffert par les choses... »

Nous estimons au contraire que les termes de l'ancien article 435 sont aussi absolus que ceux de l'article 436 actuel. L'expression générale « Toutes actions en indemnité » est reproduite dans chacun des deux articles.

D'ailleurs, la fin de non recevoir édictée par l'article 436 se justifie par cette raison que « si, après un abor-

(1) Rouen, 27 novembre 1876, *Recueil de jurisprudence du Havre*, 1877, 2, 3. Cfr Desjardins, *Traité de droit maritime*, t. VIII, p. 250.

(2) Rennes, 19 avril 1898, *Revue internationale de droit maritime*, XIV, p. 343. Cfr Bordeaux, 20 décembre 1853, *Recueil de Marseille*, 1854, 2, 9 ; le Havre, 4 juillet 1893, *Revue internationale de droit maritime*, IX, p. 503.

dage, les personnes, qui se prétendent lésées, n'agissaient pas promptement, on serait parfois dans l'incertitude sur le point de savoir si les avaries sont dues à l'abordage ou proviennent de faits postérieurs « (1). Or, ce motif a la même valeur, qu'il s'agisse de dommages-personnels ou matériels ; dans les deux cas, il importe de discerner les causes de l'abordage.

L'article 436 concerne donc les transports de personnes comme les transports de marchandises, s'appliquant indistinctement à tous ceux qui ont éprouvé un dommage du fait même de l'abordage.

Il s'ensuit que, selon le point de vue auquel on l'envisage, cet article a un domaine plus vaste ou plus restreint que l'article 433. Il a une portée plus générale en ce qu'il s'applique à tous ceux qui ont éprouvé un dommage du fait de l'abordage, passagers du navire responsable, passagers de l'autre navire et autres tiers ; mais il vise seulement le cas d'abordage, et, en ce sens, on peut dire que son domaine est plus restreint que celui de l'article 433.

Sous un autre rapport, il existe également une différence importante entre ces deux articles. L'article 433 fixe en effet comme point de départ de la prescription l'arrivée du navire, tandis qu'au contraire, d'après l'article 436, l'action en indemnité n'est pas recevable si elle n'a pas été intentée dans le délai d'un an à comp-

(1) Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t. VI, p. 147.

ter du jour de l'abordage. Or le délai de l'article 436 peut être plus court que celui de l'article 433 ; il s'écoulera parfois un certain laps de temps, quinze jours, par exemple, entre l'abordage et l'arrivée du navire à destination. Un passager du navire responsable, qui attendrait un an à compter du jour de son arrivée pour exercer son action, se verrait donc opposer la fin de non recevoir de l'article 436, tandis que, dans tous autres cas que l'abordage, il pourrait peut-être encore exercer son recours.

Les dispositions de ces deux articles 433 et 436 doivent être complétées par celles des articles 637 et 638 du code d'instruction criminelle. En effet, si la cause du dommage se trouvait dans un délit ou dans un crime du propriétaire de navires, le recours de la partie lésée serait soumis à la prescription de trois ans ou de dix ans (1).

Ayant passé en revue les diverses catégories de personnes à l'égard desquelles la responsabilité du propriétaire de navires peut être engagée, et examiné la nature du lien juridique existant entre le propriétaire de navires et ces personnes, nous allons rechercher maintenant comment cette obligation contractuelle ou délictuelle peut être violée, quelles sont les fautes qui mettent en jeu la responsabilité du propriétaire.

(1) Il en serait de même pour l'article 2262 du code civil. Les tiers ne bénéficieraient pas de la prescription trentenaire en cas de crime ou de délit du propriétaire de navires.

CHAPITRE II

DIFFÉRENTES CAUSES SUSCEPTIBLES D'ENGAGER LA RESPONSABILITÉ DU PROPRIÉTAIRE DE NAVIRES VIS-A-VIS DES PERSONNES.

« La faute est un manquement à une obligation pré-existante, dont la loi ordonne la réparation quand il a causé un dommage à autrui. L'idée de faute prise en elle-même est donc extrêmement simple, et elle est dans une relation nécessaire avec l'idée d'obligation : une personne ne peut pas être en faute si elle n'était tenue de rien avant l'acte qu'on lui reproche » (1).

Or un propriétaire de navires assume certaines obligations vis-à-vis des personnes, sans faire de distinction entre les passagers de son propre navire et les tiers, que cette obligation soit l'expression du contrat de passage, ou qu'elle résulte de l'article 1382. Le propriétaire de navires doit faire en sorte de ne leur causer personnellement aucun dommage. Bien plus, il est responsable vis-à-vis d'elles des fautes de ses préposés.

(1) Planiol, *Traité de droit civil*, t. II, p. 275.

**Responsabilité du propriétaire de navires
à raison de sa faute personnelle.**

1° Mise en circulation du navire.

Le propriétaire de navires est d'abord responsable de l'accident occasionné par sa faute personnelle. Or un propriétaire de navires ne peut pas mettre en service un bateau à voiles ou à vapeur, de plus de vingt-cinq tonneaux, sans demander un permis de navigation. Cette obligation du propriétaire de navires résulte de la loi du 17 avril 1907, qui concerne la sécurité et l'hygiène de la navigation, et dont certaines dispositions ont été édictées dans le but de prévenir les accidents de personnes (1). Dans la demande qu'il adresse à l'administrateur de l'inscription maritime pour obtenir le permis de navigation, le propriétaire doit mentionner, outre le nom du navire, son port d'attache, la hauteur de la ligne de flottaison et ses principales dimensions, le service auquel le bateau est destiné, et le nombre maximum des passagers qui pourront s'y embarquer. L'administrateur de l'inscription maritime ne délivrera le permis qu'après examen du navire par

(1) Cette loi de 1907 a abrogé le décret du 1^{er} février 1893 qui avait déjà astreint le propriétaire de navires à demander un permis de navigation. Mais ce décret avait une portée moins générale que la loi de 1907 étant donné qu'il ne s'occupait que des appareils à vapeur.

une commission composée : de l'administrateur de l'inscription maritime du quartier comme président, de l'inspecteur de la navigation, d'un capitaine au long-cours, d'un ingénieur des constructions navales, d'un représentant des compagnies françaises d'assurances, d'un expert français, d'un officier mécanicien breveté, du directeur de la santé du port, d'un représentant du personnel, et d'un représentant des armateurs. Cette commission aura à examiner si toutes les parties du navire sont dans de bonnes conditions de construction et de conservation, de navigabilité et de bon fonctionnement, si l'installation des appareils à vapeur est satisfaisante, si les engins de sauvetage répondent aux conditions exigées par la loi, bref si le navire présente toutes les garanties de sécurité nécessaires pour les personnes. Le propriétaire de navires est absolument obligé de se soumettre à cette formalité.

2° Entretien du navire.

Une fois le navire mis en service, le propriétaire est responsable de son entretien. Or les traversées successives usent beaucoup les bateaux qui ont souvent à lutter contre d'assez fortes tempêtes, usure qui aura pour conséquence d'entraîner l'innavigabilité du bateau ; ou même, sans que le navire soit par lui-même innavigable, il est possible que la défectuosité de certains appareils constitue un danger pour les personnes ; par exemple, les appareils à vapeur sont en mauvais

état, et leur explosion, suivant qu'elle se produirait en pleine mer ou dans un port, blesserait non seulement les passagers du navire, mais pourrait atteindre également ceux d'un autre navire ou tous autres tiers. Dans l'un et l'autre cas, l'accident serait dû à la négligence du propriétaire de navires. Avant de faire entreprendre un voyage à son navire, le propriétaire doit, sous peine de faute personnelle, s'assurer qu'il est en bon état et ne présente aucun danger pour les personnes.

Le propriétaire est donc responsable de l'innavigabilité du bateau comme d'une faute personnelle ; par contre, sa responsabilité ne serait pas engagée s'il prouvait qu'il n'a commis aucune faute, et qu'il lui était impossible de se rendre compte du vice du navire. Nous arrivons donc logiquement à établir une distinction entre les vices cachés et les vices apparents, et, tandis que l'un et l'autre ne sont que les deux aspects différents d'une seule et même chose, le vice propre, les solutions varient dans les deux cas (1). Différence qu'il est impossible d'admettre, au contraire, si l'on considère que la responsabilité du propriétaire de navires est réelle, indépendante de l'idée de faute (2).

(1) Le Havre, 25 mars 1884, *Jurisprudence du Havre*, 1884, 1, 209 ; Le Havre, 23 janvier 1894, *Revue internationale du droit maritime*, 10, 69.

(2) Bédarride, *Du commerce maritime*, t. I, n° 279 ; Rippert, *La responsabilité du propriétaire de navires*, p. 6 ; O. Marais, *Comm-*

Cette distinction entre le vice caché et le vice apparent a donc une grande importance puisque, suivant le caractère du vice, la responsabilité du propriétaire sera, ou non, mise en jeu. Or, comment le propriétaire de navires pourra-t-il prouver qu'il lui était impossible de se rendre compte du vice de son navire, partant qu'il n'a commis aucune négligence dans l'entretien du navire ?

C'est le permis de navigation qui devra jouer ce rôle, permettant au propriétaire de navires de dégager sa responsabilité. D'ailleurs, ce permis de navigation présente un intérêt pour les personnes mêmes ; il constitue pour elles, en quelque sorte, une garantie du bon entretien du navire, de sa navigabilité ; car il est à présumer que le navire, qui a été soumis à cette formalité de la visite, est en bon état et peut entreprendre un nouveau voyage.

Néanmoins, malgré ce double avantage, le permis de navigation est d'origine relativement récente. A l'avis de Casaregis, le vice propre devait se présumer : « Deferendum sit potius causæ naturali vitium navis quam causæ accidentali » (1). Or, il était bien rigoureux pour le propriétaire de navires d'être présumé responsable de l'accident.

nication à la Conférence de Londres, *Bulletin*, n° 6, p. 84 ; Boyens, même bulletin, n° 6, p. 97 ; Verneaux, *Bulletin*, n° 21, p. 21.— Voir *suprà*, même chapitre.

(1) *Discursus legales de commercio*, 142, n° 23.

Aussi, la théorie contraire, exprimée par Valin (1), décidait-elle que cette question du vice propre ne pouvait être tranchée qu'à la condition de savoir si le navire était parti en bon état de navigabilité. Dans ce cas, en effet, les avaries qui survenaient au cours du voyage devaient être attribuées à la fortune de mer, tandis que, dans l'hypothèse inverse, elles provenaient du vice propre. L'ordonnance de 1681 ne prit sur ce point aucune décision, et les difficultés que souleva cette question ne cessèrent qu'en 1779, lorsqu'il fut décidé que les navires seraient soumis à la visite avant leur départ.

La loi du 17 avril 1907 a remplacé le certificat de visite par le permis de navigation. Les visites de portance doivent être faites au moins une fois par mois ; les navires sont également visités toutes les fois qu'ils ont subi de graves avaries. « Si, au cours d'une des visites périodiques ou éventuelles indiquées à l'article 5, il est reconnu que les conditions de sécurité ou de salubrité prescrites par l'article 1^{er} ne sont pas remplies, ou ne le sont qu'insuffisamment, l'administrateur de l'inscription maritime suspend le permis de navigation jusqu'à ce qu'il ait été donné entière satisfaction à ses observations ou réserves » (2).

(1) Lockré, *Esprit du code de commerce*, t. II, 198.

(2) Article 14 de la loi du 17 avril 1907.

Il ne faudrait pas en conclure que le maintien du permis de navigation soit une preuve irréfutable de son bon état de navigabilité. La présomption qui résulte du permis de navigabilité ne peut pas être rangée parmi les présomptions *juris et de jure* dont le nombre est très restreint. Le permis de navigation n'a donc qu'une valeur relative : il renverse le fardeau de la preuve (1).

**Responsabilité du propriétaire de navires
à raison des fautes de ses préposés.**

1° Fautes des préposés terrestres.

La responsabilité d'un propriétaire de navires peut être mise en jeu également par la faute de ses préposés.

Il est d'abord responsable de la faute de ses préposés terrestres. Cette faute peut être commise pendant que le navire subit des réparations, ou même simplement lorsqu'il est à quai. La responsabilité encourue par le propriétaire de navires n'est que l'application des principes généraux exprimés par l'article 1384 du code civil.

(1) Telle a été l'opinion de la jurisprudence touchant le certificat de visite : Cass. requêtes, 29 mars 1854, D. P., 1854, 1, 235 ; Nantes, 26 février 1890, *Revue internationale de droit maritime*, 6, 286 ; Le Havre, 5 mai 1890, *ibid.*, 163 ; Montpellier, 3 décembre 1890, *ibid.*, 528 ; Rouen, 28 mai 1902, *ibid.*, 19, 366 ; Aix, 12 février 1902, *ibid.*, 17, 559.

2° Fautes du capitaine.

Mais le plus souvent la responsabilité du propriétaire de navires sera engagée par la faute de son préposé maritime, le capitaine.

Cette faute peut provenir, soit d'une erreur de direction, soit du fait que le capitaine ne s'est pas conformé aux prescriptions édictées par les règlements de la navigation, et en particulier au règlement concernant l'arrimage.

C'est qu'en effet l'embarquement, le déchargement ou l'arrimage des marchandises peut présenter des dangers pour les passagers : c'est ainsi qu'une marchandise mal arrimée occasionnera peut-être un accident. Or le capitaine, seul maître de l'arrimage, décide seul comment les marchandises seront réparties sur le navire.

Mais le chargement de matières réputées dangereuses à raison soit de leur nature explosive, soit de leur plus grande inflammabilité, risque de compromettre davantage encore la sécurité des personnes. Aussi le transport par mer de ces marchandises est-il soumis à des règles spéciales.

Les marchandises dangereuses doivent être chargées sur le pont, à l'endroit où leur explosion causerait le moins de ravage (1).

(1) Décret du 18 juin 1870.

Mais le législateur ne s'est pas occupé uniquement des passagers, l'explosion de matières dangereuses dans un port pouvant faire de nombreuses victimes. Aussi certaines mesures spéciales furent-elles édictées dans le but d'éviter les accidents, ou tout au moins d'en atténuer les conséquences (1). C'est ainsi que « tout navire, chargé en totalité ou en partie de l'une ou de plusieurs marchandises dangereuses, doit s'arrêter dans la partie du port ou des mouillages extérieurs désignés à cet effet par un arrêté préfectoral approuvé par le ministre des travaux publics » (2). Le navire est donc obligé de s'isoler ; il doit aussi arborer un pavillon rouge, bref il doit prendre toutes les dispositions nécessaires afin d'éviter les accidents. Cependant, la responsabilité du propriétaire de navires ne peut pas être mise en jeu s'il ignore la nature du chargement. Aussi, afin de signaler les matières dangereuses à l'attention du capitaine, le chargeur de la marchandise est-il obligé d'apposer sur ces colis des marques apparentes (3), et d'en faire la déclaration au connaissement.

S'il ne se conformait pas à cette prescription, c'est lui qui serait responsable de l'accident et qui pourrait alors être actionné en dommages-intérêts.

Dans tous ces différents cas, qu'il s'agisse de l'inob-

(1) Décrets du 2 septembre 1874, du 30 décembre 1887, du 25 novembre 1895.

(2) Décret du 2 septembre 1874.

(3) Décret du 18 juin 1870.

servation des règlements de la navigation, du mauvais arrimage des marchandises, et plus spécialement des matières dangereuses, le capitaine est personnellement responsable de l'accident qui peut en résulter. Mais la faute du capitaine aura sa répercussion sur une autre personne qui, sans avoir contribué au sinistre, devra en supporter les conséquences : nous avons nommé le propriétaire de navires. L'article 216 du code civil décide en effet « que le propriétaire du navire est civilement responsable des faits du capitaine ».

Dès lors, il nous semble intéressant de rechercher quels motifs peuvent justifier une pareille responsabilité. Il est vrai que la responsabilité encourue par le propriétaire de navires, à raison des fautes du capitaine, a le même fondement, qu'il s'agisse de dommages matériels ou de dommages causés aux personnes. Toutefois nous croyons utile d'insister sur cette question, car nous comptons en tirer une conséquence importante au point de vue des personnes (1).

Fondement de la responsabilité du propriétaire de navires à raison des fautes du capitaine.

Le capitaine est le mandataire du propriétaire et joue en cette qualité un rôle considérable. C'est lui qui accomplit toutes les opérations juridiques nécessaires à la bonne marche du commerce, passant des contrats

(1) V. *suprà*, chapitre V.

au nom du propriétaire dont il exécute les instructions. L'idée de mandat est donc indispensable pour expliquer cette notion de la représentation juridique du propriétaire, mais elle est insuffisante. Il est impossible d'admettre que ce soit en sa qualité de mandant que le propriétaire de navires ait à répondre des accidents occasionnés par la faute de son capitaine. Il ne peut en effet avoir donné mandat à ce dernier d'occasionner des accidents.

Dans ces conditions, comment expliquer la responsabilité encourue par le propriétaire à raison des fautes de son capitaine ? Uniquement par cette idée que le capitaine est le préposé du propriétaire de navires.

L'article 216 n'est, en effet, à notre avis, que l'application du principe général posé par l'article 1384 du code civil. C'est à titre de commettant que le propriétaire est responsable de son capitaine qu'il nomme et qu'il choisit. Sans doute n'a-t-il la faculté de le choisir que dans une certaine catégorie de personnes. Néanmoins, bien qu'il soit restreint, ce choix n'en subsiste pas moins ; il n'est pas imposé au propriétaire de navires qui, en usant de ce droit, fait un acte personnel. N'est-il pas logique d'ailleurs que, dans l'intérêt même de la navigation, certaines conditions soient exigées pour pouvoir remplir les fonctions de capitaine ? Cependant il est un cas où ce choix, tout limité qu'il soit, n'appartient pas au propriétaire de navires : lorsque le capitaine meurt pendant la traversée, son remplaçant

doit être choisi par le consul (1). Mais il ne faut pas baser une règle générale sur un cas exceptionnel ; et l'on peut conclure de ce qui précède, que c'est le propriétaire de navires qui choisit son capitaine. Il a, du reste, également la faculté de le congédier (2).

Cependant, bien que le propriétaire ait le droit de choisir son capitaine, peut-on considérer qu'il en soit le commettant ?

C'est qu'en effet, dit-on, par suite de l'éloignement, le capitaine échappe complètement à la surveillance du propriétaire. Or il doit exister des rapports constants entre un préposé et son commettant, qui n'en est responsable qu'à raison de la surveillance qu'il peut exercer sur lui. Comme les conditions de la vie maritime ne se prêtent pas à une pareille surveillance de la part du propriétaire de navires, il en résulte que le capi-

(1) Dans le cas où le capitaine est nommé par le consul, ce n'est pas à raison du choix que le propriétaire de navires peut en être responsable. Mais, c'est bien plutôt l'idée de garantie qui justifie cette responsabilité. Le propriétaire est garant de ce préposé qui lui est imposé par les circonstances. Cette explication de la responsabilité du propriétaire peut s'appliquer également au cas de pilote obligatoire. Le propriétaire de navires est, en effet, responsable du pilote qu'il n'a pas la liberté de choisir, et dont la présence à bord lui est imposée dans l'intérêt de la navigation. Or, le propriétaire est garant vis-à-vis des personnes de la faute de ce pilote. D'ailleurs, malgré la présence du pilote, c'est le capitaine qui conserve le commandement du navire.

(2) 218 code de commerce.

taine ne devrait pas être considéré comme son préposé (1).

Cette explication de la responsabilité du commettant nous paraît tout à fait inexacte.

En effet, l'article 1384 n'autorise pas le commettant à prouver qu'il n'a pu empêcher son préposé d'accomplir l'acte dommageable' générateur de sa responsabilité, tandis qu'il permet aux pères et mères, artisans, instituteurs, qui ont la garde et la surveillance de leurs enfants, apprentis ou élèves, de faire la preuve contraire. Le législateur a obéi à une autre idée en consacrant le principe de la responsabilité du commettant ; il suffit, pour en acquérir la conviction, de consulter les travaux préparatoires du code civil.

C'est le 2 frimaire de l'an XII que Bigot-Préameneu présenta au conseil d'Etat le titre IV du livre III du code civil ayant trait aux engagements qui se forment sans convention ; l'article 19 du titre étudiait la matière de la responsabilité des personnes et des choses, questions qui devaient plus tard faire l'objet de deux articles distincts. Cambacérès fit une observation sur cet article : il demanda qu'on substituât le mot « employé » à celui de « préposé », afin que la responsabilité du maître fut mieux définie. On tint compte de cette observation, et l'article 17 du procès-verbal de la séance du

(1) Sarrut, Cass. civ., 29 mars 1886, D. P., 1890, 1, 242 ; Sourdat, *Traité général de la responsabilité*, t. II, n° 1017 bis.

16 frimaire an XII ajouta à la phrase « les maîtres et commettants sont responsables du dommage causé par leurs domestiques et préposés » ces quelques mots « dans les fonctions auxquelles ils les ont employés » (1).

Le projet fut transmis le 21 frimaire au Tribunal qui apporta à sa rédaction une modification très importante. En effet, dans l'article soumis à la discussion de cette assemblée, la présomption de faute existant contre le commettant n'avait pas encore le caractère d'une présomption absolue ; elle admettait la preuve contraire. La section du Tribunal fut d'avis de remanier cet article 17 ; elle décida que cette faculté de faire la preuve contraire serait retirée aux commettants, et qu'on en ferait au contraire bénéficier les artisans qui n'en jouissaient pas encore.

Or quels motifs invoquait-elle en faveur de cette réforme ? Si le texte de l'article n'avait pas été modifié, il était à craindre, d'après la section du Tribunal, que les commettants ne fussent pas responsables des fautes commises en leur absence par leurs domestiques ou préposés : solution qui n'eut pas été conforme à l'intention du législateur (2). Au contraire, les artisans pouvaient être admis à faire la preuve contraire, n'étant responsables de leurs apprentis qu'à raison de la surveillance qu'ils devaient exercer sur eux. Le Tri-

(1) Fenet, *Procès-verbaux du conseil d'Etat*, t. XIII, p. 456.

(2) Fenet, p. 459.

bunat et le conseil d'Etat approuvèrent cette modification de l'article 17.

La responsabilité du commettant ne découle donc pas de l'idée de surveillance ; toutefois, elle peut s'expliquer d'une autre façon. Le commettant a commis une faute personnelle en donnant sa confiance à des hommes maladroits ou imprudents, et il doit être responsable de sa propre négligence. Cette idée a été clairement exprimée par Bertrand de Greuille, dans le rapport qu'il fit au Tribunat sur le projet de code civil dans la séance du 10 pluviôse an XII. D'ailleurs, il est un autre principe directeur qui se retrouve tant dans l'exposé des motifs de l'article que dans le rapport fait par Treilhard, lorsqu'il présenta le projet au Corps législatif : c'est l'idée de garantie. Toute personne qui commet une faute doit la réparer ; mais cette réparation peut, dans certains cas, être difficile, voire même impossible. Quel recours efficace pourrait avoir contre le capitaine la victime de l'accident ? Aussi le propriétaire de navires contracte-t-il une obligation de garantie dont il doit s'acquitter à l'égard de la personne lésée. Mais, comme c'est une responsabilité médiate, indirecte, il est juste qu'elle soit renfermée dans certaines limites : ce n'est que dans les fonctions auxquelles ils les ont employés que les commettants répondent des faits de leurs préposés, partant la responsabilité du propriétaire de navires ne peut être engagée que pour des faits concernant le commandement du navire.

Telle est donc l'explication de la responsabilité encourue par le propriétaire de navires à raison des faits du capitaine, qui est la plus conforme aux travaux préparatoires du code.

Théorie de la responsabilité objective.

Certains auteurs (1) se sont montrés au contraire partisans d'une responsabilité objective, qu'ils ont expliquée à l'aide de deux idées différentes.

Pour les uns (2), c'est le fait même de la propriété qui engage la responsabilité du propriétaire de navires. « La responsabilité du propriétaire, dans tous les cas où elle est acquise, repose sur le fondement que ceux qui ont, directement ou indirectement, traité avec le capitaine agissant en sa qualité et dans la limite de ses attributions, ont réellement traité avec le navire lui-même qui est devenu leur principal obligé » (3). Il est difficile d'exprimer plus nettement l'idée d'un navire débiteur devant seul répondre des fautes du capitaine.

Mais cette idée est en contradiction absolue avec le code ; il est impossible, en effet, de trouver dans l'ensemble du code un seul article qui puisse justifier une pareille théorie.

(1) Bédarride, *Du commerce maritime*, t. I, n° 279 ; Rippert, *La responsabilité du propriétaire de navires*, p. 6 ; O. Marais, *Communication à la Conférence de Londres*, *Bulletin*, n° 6, p. 84 ; Boyens, même bulletin, n° 6, p. 97 ; Verneaux, *Bulletin*, n° 21, p. 21.

(2) Bédarride précité.

(3) Bédarride précité.

Ce n'est pas certainement l'article 1386 du code civil qui peut être invoqué, car il ne fait allusion qu'aux propriétaires de bâtiments.

Mais l'article 1384 ne pourrait-il pas justifier la théorie d'une responsabilité objective ? Il semble, étant donné la généralité de ses termes, qu'il ait prévu toutes les hypothèses, et s'applique à tous les cas qui n'ont pas été visés par un article spécial (1).

Cependant ce serait mal interpréter cet article que de lui donner une portée aussi générale. Dans le projet primitif soumis au conseil d'Etat, les articles 1384 et 1385 étaient réunis, et la phrase initiale de l'article 1384 consacrait le principe de la responsabilité, tandis que les dispositions suivantes en énuméraient les cas d'application. Or la responsabilité encourue par le propriétaire à raison des personnes est fondée sur l'idée de faute. Il ne saurait en être différemment pour les choses. Car l'article 1384 ne consacrerait pas, à la fois, deux principes aussi différents que celui de la responsabilité personnelle et de la responsabilité objective. Aussi quand le législateur fait allusion aux choses, a-t-il restreint l'application du principe de responsabilité à celles qui offrent par elles-mêmes un danger pour les personnes, et qui, de ce fait, doivent être soumises à une surveillance spéciale. Donc ce n'est pas à raison de la propriété, mais d'une

(1) Cass. civ., 16 juin 1896, D. P., 1897, 1, 433 ; Grenoble, 10 février 1892, S., 1893, 2, 205.

faute de surveillance, qu'on est responsable des choses que l'on a sous sa garde. Telle est l'interprétation que la majorité de la jurisprudence a donnée à l'article 1384 (1). « Il ne semble guère contestable, dit un jugement du tribunal du Havre, que la présomption de responsabilité édictée par l'article 1384 ne peut exister qu'autant que le dommage causé par la chose dont on a la garde provient de la chose elle-même, de sa nature, ou de son état, du risque ou du danger qu'elle peut offrir pour des tiers indépendants des faits d'autrui et qu'elle ne peut être invoquée lorsque le dommage dont il est demandé réparation n'est pas né et ne pouvait naître de la chose elle-même » (2).

Le code de commerce n'a pas dérogé à ces dispositions générales du code civil. Toutefois l'article 216, après avoir décidé dans un premier alinéa que le propriétaire de navires est civilement responsable des faits du capitaine, fait bénéficier ce propriétaire d'une mesure exceptionnelle : l'abandon. Or, le second alinéa de l'article 216 paraît légitimer la thèse de la responsabilité objective : puisque le propriétaire de navires peut dégager sa responsabilité au moyen de l'abandon, c'est donc qu'il n'est responsable qu'en sa qualité de propriétaire.

(1) Cass, 19 juillet 1870, D. P., 1870, 1, 361 ; 30 mars 1897, D. P., 1897, 1, 441 ; 15 juillet 1902, S., 1903, 1, 524 ; Le Havre, 14 septembre 1910. — Cfr Planiol, *Traité de droit civil*, II, p. 303.

(2) Le Havre, 14 septembre 1910.

Cette interprétation que l'on donne à l'article 216 nous paraît erronée. En effet, l'obligation du propriétaire de navires est facultative. « Une obligation est facultative lorsque le débiteur doit une prestation unique, mais avec faculté de se libérer en accomplissant une autre prestation déterminée à la place de celle qui est due » (1). Les termes de l'article 216 ne peuvent nous laisser aucun doute sur ce point. Il est certain que c'est le premier paragraphe qui pose le principe de la responsabilité, par conséquent que cette obligation est facultative. Au contraire, la théorie de la responsabilité objective arriverait à cette conclusion, que l'obligation du propriétaire de navires est alternative. S'il en était ainsi, il serait difficile de comprendre quelle utilité peut présenter le deuxième alinéa de l'article 216. Il n'eût pas été nécessaire que le législateur permit au propriétaire de faire abandon, si l'extinction de son obligation avait dû résulter de la perte même du navire.

D'autres auteurs (2), tout en étant partisans d'une responsabilité objective, ont cependant cherché à expliquer, au moyen d'une idée nouvelle, la notion du risque, ce principe de la responsabilité. Le droit de chacun a pour corollaire le respect du droit d'autrui. Or, le propriétaire de navires, en faisant voyager son bateau, in-

(1) Planiol, *Traité de droit civil*, t. II, p. 227.

(2) Rippert, *La responsabilité du propriétaire de navires* ; O. Marais, Communication à la Conférence de Londres, *Bulletin*, n° 6 ; Boyens, même bulletin, n° 6 ; Verneaux, *Bulletin*, n° 21, précités.

trouvé un risque nouveau dans la navigation. Il est donc juste, puisqu'il profite de cet accroissement d'activité et de production, qu'il réponde également des dommages qu'il peut occasionner.

Cette explication de la responsabilité objective paraît assez séduisante. Cependant, il est aisé d'apercevoir qu'elle pêche par sa base : elle a un point de départ absolument faux. Il est impossible, en effet, d'obliger chaque individu à répondre du risque nouveau qu'il a créé ; il en résulterait une responsabilité générale très étendue qui aurait pour résultat de décourager les initiatives privées !

Dans ces conditions, force est donc d'admettre que le propriétaire de navires est le commettant de son capitaine ; que c'est en cette qualité qu'il est responsable de ses fautes et doit indemniser les victimes de l'accident.

Distinction entre l'armateur et le propriétaire.

Le code de commerce, en traitant des propriétaires de navires, dans son livre 2 titre 3, semble toujours supposer que la même personne est à la fois propriétaire et armateur. Or, si la plupart du temps ces deux qualités ne sont pas séparées, du moins peut-il exister à l'ombre du propriétaire une personne dont le caractère juridique et le rôle n'ont pas été définis d'une façon spéciale : l'armateur. Cette confusion du législateur est facile à expliquer.

En effet, il y a moins d'un siècle, les plus grands navires n'avaient pas un tonnage supérieur à 800 tonnes (1). Les propriétaires étaient seuls armateurs, et il n'y avait pas lieu de faire une distinction entre le propriétaire du navire et la personne chargée de son armement et de son exploitation. Il en est différemment aujourd'hui, la vapeur et les gros tonnages ayant transformé l'industrie maritime. Sans citer les grandes compagnies de navigation, sociétés constituant une personnalité civile qui assume les qualités de propriétaire et d'armateur (2), sans même parler du navire affrété en time-charter, il arrive cependant que certaines compagnies de navigation louent, pour les besoins de leur service, un ou plusieurs navires dont l'armement et l'exploitation sont à la charge du locataire (3).

Les qualités d'armateur et de propriétaire sont également séparées dans un autre cas : quand un navire appartient par indivis à plusieurs copropriétaires, souvent ils chargent l'un d'entre eux, ou un tiers, du soin d'administrer le navire.

Examinons d'abord la première hypothèse. Le capitaine nommé par l'armateur est son préposé : c'est lui qu'il représente.

(1) V^{te} d'Avenel, *Revue des Deux-Mondes*, 1^{er} mars 1896, p. 69.

(2) Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit maritime*, t. I, p. 190.

(3) Tel était le cas de l'*Insulaire*, loué par la compagnie Fraissinet, lors de sa collision avec le *Liban*, 7 juin 1903.

Quant au propriétaire, il se contente de toucher régulièrement le montant du loyer que doit lui verser l'armateur. Mais aucun recours ne peut être intenté contre lui. A quel titre, en effet, pourrait-il être poursuivi par la victime de l'accident ? Ce n'est pas l'idée d'un risque nouveau introduit dans la navigation qui peut justifier une pareille responsabilité. En effet, dans notre hypothèse par qui le risque est-il introduit ? N'est-ce pas l'armateur qui l'introduit activement, dans la personne du capitaine, tandis que le propriétaire n'y contribue que passivement, par l'intermédiaire de son navire, sa propriété ?

Ce n'est pas, non plus, à raison du choix du capitaine, puisque ce n'est pas le propriétaire de navires qui l'a nommé. Sans doute, dans certains cas, le propriétaire de navires est-il responsable du capitaine qu'il a nommé. Mais alors c'est l'idée de garantie qui peut justifier sa responsabilité. Au contraire, la situation est bien différente dans cette hypothèse, puisque c'est l'armateur qui se substitue au propriétaire, qui joue son rôle, tandis que le propriétaire préfère rester dans l'ombre et ne pas s'occuper du navire.

Néanmoins, la thèse contraire a eu un certain nombre de partisans (1). A l'avis de ces auteurs, c'est le

(1) Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit maritime*, t. I, p. 129 ; Boistel, *Précis de droit commercial*, n° 1184 ; Demangeat, *Traité de droit commercial*, t. IV, p. 158 ; Cresp et Laurin, *Cours de droit maritime*, t. I, p. 607 et suiv.

propriétaire qui est responsable du capitaine, bien qu'il ne l'ait pas nommé. Admettre une solution différente leur paraîtrait léser les victimes de l'accident qui, ne connaissant que le propriétaire, ne sauraient pas contre qui intenter leur recours si le propriétaire était irresponsable. Cependant, ces auteurs sont obligés de reconnaître que le propriétaire actionné par la victime de l'accident peut, à son tour, agir contre l'armateur. Dès lors, il nous semble que cette explication complique la situation. Pourquoi ne pas admettre la responsabilité directe de l'armateur ? D'ailleurs cette théorie ajoute que les personnes lésées peuvent, si elles le préfèrent, renoncer au bénéfice que leur accorde l'article 216 et poursuivre directement l'armateur en vertu de l'article 1384. Or, nous nous sommes efforcés de montrer précédemment que le premier alinéa de l'article 216 n'était que la reproduction de l'article 1384. Nous en concluons, dans l'espèce qui nous intéresse, que le propriétaire de navires ne peut être poursuivi à raison d'un accident occasionné par la faute d'un capitaine qui n'est pas son préposé.

C'est donc l'armateur qui assume l'obligation d'indemniser la victime de l'accident (1). Cette solution

(1) Le Havre, 11 juin 1879, *Recueil de Jurisprudence du Havre*, 79, 1, 208 ; Marseille, 25 mai 1882, *Recueil de Jurisprudence de Marseille*, 1882, 1, 178. — V. *contra*, Bordeaux, 4 avril 1856, *Jurisprudence de Marseille*, 34, 2, 121 ; Marseille, 26 juillet 1886, *Revue internationale du droit maritime*, II, 185.

était déjà en vigueur chez les Romains : *Aequum est enim qui magistrum navi imposuit teneri — qui magistrum proeponit contrahi cum eo permittit — omnia facta magistri debet proestare qui eum proeposuit* (1).

La copropriété des navires.

Il en est bien différent, au contraire, dans le cas de copropriété des navires : état d'indivision qui résulte de la volonté des parties, ou leur est imposé par les circonstances. Ce sont des copropriétaires qui ont mis des capitaux en commun, ou bien c'est une succession qui a morcelé la propriété du navire. Dans un cas comme dans l'autre, les copropriétaires sont représentés par un armateur gérant choisi parmi eux ou qui leur est étranger. Les qualités d'armateur et de propriétaire sont donc séparées. Cependant l'armateur gérant agit au nom des copropriétaires. Il en résulte, d'une part, qu'il n'est pas obligé, à moins qu'il ne se soit engagé personnellement ou qu'il ne soit lui-même un copropriétaire, et d'autre part, que ce sont les copropriétaires qui doivent répondre de ses actes (2).

Si l'on faisait l'application des principes généraux aux copropriétaires, chacun d'eux ne serait tenu que pour sa part ; il en résulterait que les victimes d'un accident seraient obligées de diviser leur recours, ce

(1) *Digeste*, XIV, I, *De exercitoria actione* I, *Præmium* II, V.

(2) Lyon Caen et Renault, *Traité de droit maritime*, t. I, p. 199.

qui ne laisserait pas de leur causer un réel préjudice. Aussi, pour remédier à cette fâcheuse situation, convient-il d'admettre que les copropriétaires sont solidairement responsables de l'accident occasionné par la faute du capitaine.

Cette solidarité peut, du reste, s'expliquer par l'idée de société ; les copropriétaires forment entre eux une véritable société (1). D'après Pothier, en effet, « la communauté qui est entre deux ou plusieurs personnes, sans qu'il y ait entre elles aucun contrat de société, ni aucune autre convention, est une espèce de quasi-contrat » (2). La communauté est donc le produit du hasard, tandis que la société est le résultat de la volonté des parties. Il en résulte que les copropriétaires peuvent être considérés comme de véritables associés. En effet, s'il peut exister une communauté de fait entre les héritiers d'un propriétaire de navires, du moins ne tardera-t-elle pas à se transformer en une société. Ces héritiers auront à décider du sort du navire. Quel parti vont-ils prendre ? Préfèrent-ils le vendre ou le garder ? Dans ce dernier cas, la mise en état du navire nécessitera certaines dépenses d'armement et d'équipement que les copropriétaires se décideront à faire, dans l'espoir de réaliser des

(1) Bédarrides, Conclusions devant la cour de cassation, D. P., 77, 1, 210.

(2) *Œuvres annotées de Pothier*, t. IV, p. 242. — Cfr Boulay Paty, *Cours de droit commercial*, t. I, p. 93.

bénéfices : or, le but lucratif est précisément l'un des caractères de la société.

Cependant, il est une autre théorie (1) qui, sans contester d'ailleurs l'existence d'une société entre les copropriétaires ni du principe de la solidarité, n'a pas estimé qu'il y eut entre ces deux facteurs, un rapport de causalité ; et il lui a semblé plus rationnel de faire découler le principe de la solidarité du caractère commercial des obligations des propriétaires envers les personnes. L'article 1202 du code civil, qui décide que la solidarité ne se présume pas mais doit être stipulée, ne s'applique pas en matière commerciale ; au contraire, d'après le code de commerce, la solidarité se présume. Or, les actes de l'armateur gérant ayant le caractère commercial vis-à-vis des copropriétaires, ceux-ci sont tenus d'une obligation solidaire.

Donc, dans l'un et l'autre cas, que l'on fasse découler la solidarité de l'idée de société, ou que l'on y voit simplement une conséquence de l'application du droit commercial, le résultat est le même : les copropriétaires sont solidairement responsables des faits du capitaine.

Toutefois, le principe de la solidarité a eu quelques adversaires (2) qui lui ont reproché d'être trop rigoureux ; ce serait vraiment imposer de lourdes charges

(1) Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit maritime*, t. I, n° 297 bis.

(2) Alauzet, *Commentaire du code de commerce*, t. III, p. 60; Bédaride, *Du commerce maritime*, t. I, n° 343.

aux copropriétaires, que de les obliger à être solidairement responsables des faits du capitaine. Il nous semble, au contraire, très juste que les victimes d'un accident aient la faculté de poursuivre l'un quelconque des copropriétaires.

Il y a donc un rapport direct entre ces deux facteurs, d'une part le choix du préposé, d'autre part la responsabilité du commettant. Il en résulte que, suivant les circonstances, c'est le propriétaire, le copropriétaire ou l'armateur, qui pourra être poursuivi par les victimes de l'accident comme responsable de la faute du capitaine.

CHAPITRE III

L'ABANDON ET LES CLAUSES D'EXONÉRATION

Nous avons pu constater en étudiant le principe de la responsabilité du propriétaire de navires, lorsque nous recherchions les différentes causes susceptibles d'engager sa responsabilité, faute personnelle ou faute des préposés, que cette obligation avait sa source dans les principes du droit commun.

Néanmoins, malgré cette parenté d'origine, le code de commerce n'a pas hésité à porter une grave atteinte aux principes généraux du droit. Il s'agit de cette disposition légale ayant pour objet de limiter la responsabilité du propriétaire de navires : l'abandon.

Disposition légale ayant pour objet de limiter la responsabilité du propriétaire de navires : l'abandon.

Si le code de commerce n'avait fait que l'application intégrale du droit civil, il aurait imposé au propriétaire de navires une responsabilité générale, illimitée. Or, n'eût-il pas été rigoureux, étant donné les dangers que doit affronter la navigation maritime, d'obliger le pro-

priétaire de navires à affecter au gage de ses créanciers l'ensemble de sa fortune ? Cependant, ce ne sont pas les dangers seuls de la navigation qui ont pu inspirer au législateur une pareille dérogation aux principes généraux du droit. En effet, la responsabilité du propriétaire de navires peut être mise en jeu non seulement par la faute nautique du capitaine, mais encore par sa faute commerciale. Or, même dans le cas de faute commerciale, le propriétaire de navires peut user du droit d'abandon. Cela s'explique par ce fait que le capitaine est seul maître de l'arrimage ; lui seul décide comment les marchandises seront réparties à bord. Dans ces conditions, puisque, même en ce qui concerne l'opération commerciale, le capitaine échappe complètement à l'autorité du propriétaire de navires, il eût été rigoureux de rendre ce dernier responsable *in infinitum* de la faute de son capitaine. En instituant cette faculté d'abandon, le législateur a donc voulu atténuer la rigueur des principes généraux du droit dans le but de protéger l'armement français.

Portée de l'abandon : distinction entre la faute personnelle, la faute des préposés terrestres et la faute du capitaine.

Etant donné, d'une part, le caractère exceptionnel de l'abandon, et d'autre part, le motif pour lequel le législateur a cru devoir déroger ici aux principes généraux, cette faculté d'abandon doit avoir nécessairement

une portée restreinte, et n'être pas opposable indistinctement à tous les créanciers.

Puisque l'abandon est un mode de libération exceptionnel, il est limité au cas pour lequel la loi l'a admis : la faute du capitaine.

Nous en concluons que cette faculté d'abandon ne serait d'aucun secours pour le propriétaire de navires, s'il avait à répondre soit d'une faute personnelle, soit d'une faute d'un préposé terrestre.

Toutefois le propriétaire de navires peut-il user de sa faculté d'abandon, en ce qui concerne les dommages corporels ?

La jurisprudence a résolu cette question par l'affirmative, autorisant le propriétaire de navires à faire usage de sa faculté d'abandon aussi bien en cas d'accidents de personnes que de dommages matériels (1). « L'article 216 du code de commerce en donne le droit au propriétaire de navires ; les termes de cette disposition sont généraux et ne comportent aucune restriction » (2). Cet article 216 décide en effet que le propriétaire de navires « peut, dans *tous les cas*, s'affranchir des obligations ci-dessus par l'abandon du navire et du fret ». Donc, dans l'état actuel des textes, il est

(1) Le Havre, 23 juillet 1894, *Revue internationale de droit maritime*, X, 66 ; Seine, 28 juin 1899, *ibid.*, 45, 7, 6 ; Marseille, 29 mars 1906, *ibid.*, 22, 48 ; Aix, 28 janvier 1907, *ibid.*, 22, 7, 89.

(2) Seine, 28 juin 1899, précité.

impossible de faire une distinction entre les personnes et les choses.

Non seulement l'obligation du propriétaire de navires est limitée à sa fortune de mer, mais encore n'est-ce qu'une portion restreinte de cette fortune qui est affectée au gage des créanciers : le navire même qui a été la cause du dommage. Or, quel intérêt présentera pour les victimes de l'accident, l'abandon d'un navire gravement avarié et n'ayant plus qu'une valeur minime ? A plus forte raison leur situation sera-t-elle compromise si le navire, dont on leur fait abandon, a été coulé à la suite de l'accident.

Cette faculté d'abandon aboutit donc à des résultats quelque peu choquants et dont la répercussion est encore plus sensible en cas d'accidents de personnes. Supposons que la faute du capitaine ait pour conséquence des dommages matériels ; les personnes lésées peuvent, au moyen de l'assurance, se prémunir contre le préjudice qui leur est causé. Moyennant la prime qu'elles versent à cet effet, elles obtiennent la réparation du dommage dont elles ont souffert. Cette prime ne constitue pas, d'ailleurs, un gros sacrifice, car elle rentre dans les frais généraux d'exploitation. La situation est, au contraire, bien différente pour les passagers. Sans doute, certains d'entre eux auraient-ils le moyen de payer la prime d'assurance. Mais il en est d'autres, ceux que la fortune n'a pas favorisés, les passagers du pont tels que les émigrants, qui ne pourraient pas con-

sentir à un pareil sacrifice : et ce sont de beaucoup les plus nombreux.

Les douleurs morales ne peuvent pas, il est vrai, s'apprécier en argent, et ce serait mal interpréter les sentiments d'affection, que de leur donner une valeur pécuniaire. Toutefois, bien qu'un malheur de cette nature soit irréparable, l'indemnité pourra remédier à la situation matérielle devenue très critique, et préserver de la misère le foyer familial qui est déjà cruellement éprouvé.

Du reste, n'est-ce pas exagérer la portée de l'abandon, que d'autoriser le propriétaire à en faire usage en ce qui concerne les dommages corporels ; il nous semble que ce mode de limitation de la responsabilité ne corresponde plus au but exact que s'était proposé le législateur.

Le principe de l'abandon remonte en effet au moyen âge. « Le premier texte où la responsabilité du propriétaire nous paraît limitée est le *Consulat de la mer*, recueil rédigé du treizième au quatorzième siècle, et qui constate principalement les usages de la Méditerranée. Il y est dit que, si des marchandises ont été endommagées par la faute du capitaine, les propriétaires des navires ne seront pas responsables au delà de leur part dans le navire (articles 181 et 182) » (1).

(1) Article de M. de Valroger, *Revue internationale du droit maritime*, 1886-87, p. 484.

Le législateur se préoccupa donc surtout, pour ne pas dire uniquement, des marchandises. Par contre, les personnes l'intéressaient beaucoup moins; car, l'habitude des voyages ne s'étant pas encore développée à cette époque, le nombre des voyageurs était assez minime, d'autant plus que les navires avaient un tonnage restreint. Seuls les marins risquaient alors leur vie sur mer. Mais ils étaient dans une situation exceptionnelle; car ils n'avaient pas un salaire fixe; ils touchaient au contraire une part dans les bénéfices, ce qui était un moyen de les intéresser à la navigation. Ainsi un matelot avait-il droit généralement à une part.

Il en est bien différemment à l'heure actuelle où de grandes compagnies de navigation se sont substituées aux petits armateurs, compagnies dont les énormes paquebots peuvent embarquer un nombre considérable de passagers.

Toutes ces raisons nous semblent militer en faveur d'une distinction entre les dommages matériels et les dommages personnels, distinction qui se conçoit aisément, étant donné le fondement de la responsabilité du propriétaire de navires (1).

Même en ce qui concerne les personnes, il pourrait sembler rigoureux de rendre le propriétaire de navires responsable, *in infinitum*, de la faute du capitaine;

(1) Voir *infra*, chapitre II, p. 42 et suiv.

toutefois, ne pourrait-on pas adopter, à leur égard, un autre mode de limitation de la responsabilité ? (1)

**Dispositions conventionnelles ayant pour objet
de supprimer la responsabilité du propriétaire de navires:
les clauses d'exonération.**

Cependant, malgré les avantages que présentait pour eux l'abandon, les propriétaires de navires ont trouvé ce mode de limitation de la responsabilité trop onéreux. Ils lui ont reproché de les obliger à se dessaisir de la propriété de leur navire pour échapper aux conséquences de la faute du capitaine. Aussi ont-ils cherché à pallier la rigueur de la loi ; et comme le code civil consacrait le principe de la liberté des conventions, ils en profitèrent pour décliner toute responsabilité à raison de ces fautes. Telle fut la raison d'être des clauses d'exonération.

Portée des clauses d'exonération.

Les clauses d'exonération ne peuvent, nécessairement, avoir un domaine aussi vaste que l'abandon. En effet, comme toutes conventions, elles ne sauraient avoir d'effets qu'entre les parties contractantes. C'est donc seulement dans les rapports du propriétaire de navire avec les passagers de ce navire, qu'elles pourraient intervenir. Au moment où le passager prend son billet,

(1) Voir *supra*, chapitre V.

alors qu'il conclut le contrat de passage avec le propriétaire de navires, il est censé accepter, tacitement, par la remise du billet, toutes les conditions du passage qui y sont stipulées, voire les clauses d'exonération. Il n'en est pas de même, au contraire, pour les tiers ; aucun contrat n'a été passé entre eux et le propriétaire de navires ; dès lors il serait impossible de leur opposer des clauses d'exonération qui n'ont jamais été soumises à leur approbation.

La portée de clauses d'exonération est donc assez restreinte, puisque le propriétaire ne peut en faire usage que dans ses rapports avec les passagers de son navire. Bien plus, le domaine des clauses d'exonération n'est pas limité seulement quant aux personnes, mais encore par rapport aux fautes :

Faute personnelle

Il est tout d'abord impossible au propriétaire de navires de se soustraire aux conséquences de sa faute personnelle. Un débiteur quelconque ne peut jamais s'exonérer de ses fautes personnelles ; une pareille clause serait en contradiction avec les principes de notre code civil.

Examinant l'article 27 du livre 3, titre 6, de l'ordonnance de 1681, qui stipulait que « les assureurs sont déchargés des risques si les pertes ou dommages proviennent du fait ou de la faute des assurés », Valin s'exprimait de la façon suivante : « Aucune clause ne

pourrait valablement charger les assureurs des dommages qui arriveraient par le fait ou la faute des assurés. Une telle clause serait absurde, illusoire et frauduleuse » (1).

Ce principe est admis par la majorité des auteurs. Comme le fait observer Pothier, « il est évident que je ne peux pas convenir avec quelqu'un qu'il se chargera des fautes que je commettrai » (2). Or, il semble qu'il n'y ait aucune raison pour déroger à ce principe général en faveur des propriétaires de navires (3).

Néanmoins certains auteurs (4) ont fait une distinction entre la faute lourde et la faute légère ; et tandis qu'ils admettent qu'il est impossible de s'exonérer de ses fautes lourdes, ils sont d'avis, au contraire, de valider les clauses d'exonération ne concernant que les fautes légères.

(1) Valin, *Commentaire sur l'ordonnance de la marine*, t. II, p. 77.

(2) Pothier, *Traité du contrat d'assurance*, n° 65. — Cfr Cass. civ., 15 mars 1876, D. P., 1876, I. 451.

(3) Desjardins, *Traité de droit commercial maritime*, t. II, p. 62 et suiv.; Laurin sur Cresp, *Cours de droit maritime*, t. I, p. 638; Boistel, *Précis de droit commercial*, n° 1184. — Cfr Rouen, 31 janvier 1887, *Revue internationale de droit maritime*, III, 48; Cass. requêtes, 18 février 1889, D. P., 1890, p. 209, 17^e espèce; Marseille, 31 juillet 1891, *Revue internationale de droit maritime*, VII, 303; Le Havre, 4 juin 1896, *ibid.*, XII, 294; Aix, 20 mai 1901, *ibid.*, XVI, 772.

D'ailleurs, le propriétaire de navires est un voiturier. Il lui est donc impossible de s'exonérer de sa faute personnelle. V. *supra*.

(4) Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit maritime*, t. I, n° 747; Sarrut, D. P., 1890, I, 212.

Cette solution serait plus conforme à l'histoire. La législation romaine autorisait en effet le débiteur à s'exonérer de ses fautes légères ; l'opinion de Paul et d'Ulpien ne nous laisse aucun doute sur ce point. Ces deux jurisconsultes nous enseignent que le débiteur était obligé de répondre de ses fautes lourdes. Il en résulte qu'on peut enfreindre le principe de la responsabilité en cas de fautes légères (1).

D'ailleurs, de l'avis de ces auteurs, l'article 1152 du code civil pourrait justifier la validité des clauses d'exonération de la faute personnelle, car il permet au débiteur de limiter son obligation à une certaine somme versée à titre de dommages-intérêts. On pourrait en conclure que le débiteur est irresponsable de sa faute.

Fautes des préposés terrestres.

Les propriétaires de navires ne peuvent pas davantage s'exonérer des fautes de leurs préposés terrestres. En effet ils ont eu recours aux clauses d'exonération pour atténuer la rigueur des principes généraux, qui les obligeaient à répondre des fautes du capitaine qu'ils n'avaient pas la possibilité de surveiller, et sur lequel ils ne pouvaient exercer aucune autorité. Or il serait impossible d'invoquer ce motif en ce qui concerne les préposés terrestres.

(1) Paul, *D.*, II, 14, *De pactis*, 27, § 3 ; Ulpien, *D.*, 50, 17, *De regulis juris antiqui*, 23.

Les clauses d'exonération n'ont donc qu'une portée restreinte, puisqu'elles ne s'appliquent qu'aux fautes du capitaine et de l'équipage.

Fautes du capitaine.

*Premier système : Distinction entre les personnes
et les marchandises.*

Cependant, même limitées à ce domaine, les clauses d'exonération peuvent-elles être considérées comme variables, en ce qui concerne les dommages causés aux personnes ?

Les propriétaires de navires n'ont pas hésité à en faire l'extension aux personnes ; ils insèrent, en effet, dans les billets de passage, des clauses ainsi rédigées : « La Compagnie ne répond pas des pertes et dommages pouvant provenir d'accidents, incendie, fortune de mer ou cas fortuit, ni des barateries, fautes ou négligences du capitaine, du pilote, des marins et autres gens de l'équipage, ou de toutes autres personnes placées sous les ordres du capitaine ou embarquées à bord du navire à quelque titre que ce soit » (1).

Or n'est-il pas surprenant que les propriétaires de navires puissent dégager aussi facilement leur responsabilité en ce qui concerne les dommages corporels, étant donné que les considérations humanitaires leur

(1) Billet de la Compagnie Générale Transatlantique.

imposent des devoirs très rigoureux vis-à-vis d'elles ?

On nous objectera peut-être « que l'expédition maritime comporte des risques divers acceptés respectivement par ceux qui font confiance au capitaine, maître de la conduite du navire : le chargeur lui confie sa marchandise, le passager sa vie » (1). Il nous semble cependant que ces termes de comparaison ne soient pas tout à fait justes ; car la vie d'une personne est chose plus précieuse que le sort d'une marchandise.

Sans doute les mesures préventives que peut prendre le législateur seront-elles très efficaces pour la sécurité des personnes ; néanmoins, comme les dommages personnels sont encore plus dignes d'intérêt que les dommages matériels, il nous paraît logique d'admettre que la responsabilité du propriétaire de navires soit plus rigoureuse à l'égard des personnes. Ne serait-il pas inique, au moment où les voyages par mer ont pris une extension considérable, de permettre au propriétaire de navires d'échapper aux conséquences de la faute du capitaine en n'indemnisant pas les victimes de l'accident ?

Du reste, comment expliquer la différence qui existe entre les transports terrestres et les transports maritimes ?

En effet, les voituriers ne sont pas autorisés à s'exo-

(1) Musnier et Vernaux, *Association de droit maritime*, séance du 8 juillet 1909.

nérer des fautes de leurs préposés. La loi Rabier est formelle à cet égard. L'article 103 du code de commerce ne vise, il est vrai, que les transports terrestres et fluviaux de marchandises. « Cependant il ne fait que l'application des principes généraux du droit. C'est au débiteur qui se prétend libéré à prouver sa libération » (1).

Il en résulte que le contrat de transport des personnes doit être soumis à l'application des mêmes principes.

Le voiturier ne peut être libéré de ses obligations que s'il conduit ses voyageurs sains et saufs à destination (2).

Il semble qu'il devrait en être de même pour le transport des personnes sur mer. Au contraire, il n'en est rien ; tandis que les voituriers ne peuvent pas s'exonérer des fautes de leurs préposés, les clauses d'exonération sont admises pour les propriétaires de navires.

Or, au point de vue juridique, la situation est la même qu'il s'agisse de transport par terre ou de transport par mer.

Ainsi un propriétaire de navires est un voiturier, comme une compagnie de chemin de fer. L'un et l'autre transportent les voyageurs en mettant à leur disposition les wagons ou bateaux qui leur appartiennent, et circulent sous le contrôle et la surveillance de leurs préposés.

On conçoit, d'ailleurs, d'autant moins une différence

(1) Examen de la loi du 17 mars 1905, D. P., 1905, 4, 98.— Cfr Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t. III, p. 429.

(2) V. *infra*, chapitre I^{er}, p. 9 et suiv.

entre les propriétaires de navires et les autres voituriers que les règles protectrices de la vie des personnes peuvent toujours être considérées comme d'ordre public, partant qu'il est impossible de les modifier par une convention particulière (1).

Les personnes sont donc soumises à des distinctions arbitraires dans l'intérêt des propriétaires de navires.

N'est-il pas immoral, quand on met en présence deux facteurs d'une valeur aussi différente que le patrimoine d'un propriétaire de navires et la sécurité des passagers, d'attribuer une plus grande importance au premier, et de laisser ainsi les intérêts matériels avoir le pas sur les intérêts sociaux et humanitaires ?

D'autre part, les clauses d'exonération violent la liberté des conventions. Le passager a bien accepté, tacitement, les clauses d'exonération par la remise du billet de passage. Néanmoins, peut-on dire qu'il y ait librement consenti ? C'est qu'en effet les deux parties ne traitent pas sur le pied d'égalité. L'une impose ses conditions à l'autre qui doit les accepter ; car les propriétaires de navires jouissent d'un quasi-monopole. Et ce serait vraiment un spectacle curieux que de voir un passager discuter avec le propriétaire de navires les conditions du transport. Mieux vaudrait pour lui renoncer immédiatement à son voyage.

(1) Labbé, Sirey, 1895, 1, 409 ; Saintelette, *De la responsabilité et de la garantie*, n° 15, p. 103.

Deuxième système : Validité absolue des clauses d'exonération aussi bien à l'égard des personnes que des marchandises.

Cependant, malgré les raisons diverses qui s'opposent à la validité des clauses d'exonération en ce qui concerne les personnes, violation de l'ordre public, atteinte à la liberté des conventions, considérations sociales ou humanitaires, elles ont été admises par la jurisprudence (1) « qui leur a donné une portée générale, se refusant à établir une distinction entre les personnes et les marchandises, par le motif qu'elles ne sont interdites par aucune loi, n'étant contraires ni à l'ordre public, ni aux bonnes mœurs » (2).

Cette jurisprudence consacre donc, à l'égard des personnes, la validité des clauses d'exonération admises déjà pour les marchandises par la majorité des auteurs (3) et un certain nombre d'arrêts (4), qui ont exa-

(1) Alger, 20 janvier 1892, D. P., 1892, 2, 564; Cass. civ., 11 février 1908, *Revue internationale de droit maritime*, 23, 603; Paris, 4 mars 1909, *ibid.*, 25, 319.

(2) Paris, 4 mars 1909, *Revue internationale de droit maritime* 25, 319 précité.

(3) Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit maritime*, I, p. 505; Sarut, D. P., 1890, 1, 212; Raynal, D. P., 1869, 1, 96; Levillain, D. P., 1888, 1, 113; Audoin, D. P., 1895, 1, 44.

(4) Cass. civ., 20 janvier 1869 et 10 mars 1869, D. P., 1870 1, 240; Aix, 16 mars 1875, D. P., 1877, 1, 450; Cass. civ., 14 mars 1877, D. P., 1877, 1, 450; 2 avril 1878, *ibid.*, 1878, 1, 479; 23 juillet 1878, *ibid.*, 1878, 1, 349; 22 janvier 1884, *ibid.*, 1884, 1, 122; 31 juillet 1888, *ibid.*,

miné cette question à différents points de vue, cherchant plusieurs arguments capables de justifier la solution qu'ils lui avaient donnée.

La validité des clauses d'exonération peut d'abord s'expliquer par l'abandon. En effet, le législateur permet toujours au propriétaire de navires de limiter sa responsabilité au moyen de l'abandon, quand elle est mise en jeu par la faute du capitaine. Or cette faculté d'abandon est tout à fait illusoire pour les créanciers du propriétaire en cas de perte du navire. Dans ces conditions, puisque la loi permet au propriétaire de navires de dégager aussi facilement sa responsabilité, rien ne s'oppose à ce que ce résultat puisse s'obtenir par la convention, par les clauses d'exonération.

Le principe de l'assurance a été invoqué également en faveur de la validité des clauses d'exonération. L'article 353 du code de commerce autorise en effet le propriétaire de navires à s'assurer contre les fautes et prévarications du capitaine. Dès lors, pourquoi ferait-on

1889, 1, 307 ; 12 février 1890, *ibid.*, 1890, 1, 407 ; Nîmes, 13 mars 1893, *ibid.*, 1891, 2, 135 ; Cass. civ., 20 juillet 1891, *ibid.*, 1892, 1, 95 ; 17 mars 1893, *Revue internationale de droit maritime*, 8, 646 ; 15 juillet 1898, *ibid.*, 15, 293 ; 28 octobre 1901, D. P., 1901, 4, 127 ; Alexandrie, 19 novembre 1902, *Revue internationale de droit maritime*, 19, 607 ; Cass. requêtes, 9 mars 1905, D. P., 1905, 1516, 5, 35. — *Contra* : Le Havre, 26 juillet 1887, *Recueil de jurisprudence du Havre*, 1887, 1, 486 ; Nantes, 2 juin 1888, *Recueil de jurisprudence de Nantes*, 1888, 1, 180 ; Bordeaux, 5 février et 18 mars 1889, *Revue internationale de droit maritime*, 5, 192 ; 12 mars 1890, *ibid.*, 6, 28.

une distinction entre l'assurance et les clauses d'exonération qui permettent au propriétaire de dégager sa responsabilité d'une façon médiate ou directe. ?

La jurisprudence a prétexté le manque de surveillance du propriétaire sur son capitaine pour l'autoriser à s'exonérer de la faute de son préposé : « Tout en admettant en principe, dit la cour de cassation, que l'ordre public ne permettrait pas de s'exonérer des fautes de ses préposés, et s'il est vrai que le capitaine soit le commis ou le préposé du propriétaire de navires, il est également vrai que, dans l'exercice de son commandement, le capitaine échappe, en fait et en droit, à l'autorité de son commettant et à sa direction » (1). Il eut donc été rigoureux d'obliger le propriétaire de navires à répondre des fautes du capitaine qu'il n'avait pas la faculté de surveiller.

Troisième système : Les causes d'exonération ne sont jamais valables, qu'il s'agisse des personnes ou des marchandises.

Au contraire, il est des auteurs qui n'ont pas trouvé ces motifs suffisants pour justifier la validité des clauses d'exonération (2) ; aussi, loin d'approuver leur ex-

(1) Cass. civ., 14 mars 1887, D. P., 1877, 1, 450 précité. — Cfr Raynal, D. P., 1869, 1, 96.

(2) Desjardins, *Traité de droit commercial maritime*, t. II, p. 62 et suiv.; Laurin sur Cresp, t. I, p. 638 ; Boistel, *Précis de droit commercial*, n° 1184.

tension aux personnes, refusent-ils d'admettre leur validité même à l'égard des marchandises ; car il n'y a, d'après eux, aucun argument juridique capable de légitimer ces clauses d'exonération.

On a cherché, en effet, à établir un parallèle entre l'abandon et les clauses d'exonération. Or, ce sont là choses difficilement conciliables. Ce n'est pas l'abandon qui fixe le principe de la responsabilité du propriétaire de navires puisqu'il n'est qu'une *facultas solutionis*.

Au contraire, la clause d'exonération supprime, en principe, la responsabilité du propriétaire de navires. Il existe donc une grande différence, au point de vue théorique, entre l'abandon et les clauses d'exonération ; il semble même que l'abandon ne présente aucune utilité pour le propriétaire de navires s'il peut, au moyen d'une clause insérée dans le billet de passage, dégager sa responsabilité. Différence qui s'atténue parfois dans la pratique, puisque, en cas de perte du navire, l'abandon aboutit approximativement au même résultat. Nous disons approximativement parce que, même dans cette hypothèse, l'abandon et les clauses d'exonération ne sont pas identiques. Le propriétaire, dont la faculté d'abandon est illusoire pour les créanciers en tant qu'elle porte sur un navire perdu, est obligé d'abandonner aux victimes de l'accident le montant du fret et des billets de passage. Les clauses d'exonération mettraient au contraire le propriétaire de navires à l'abri du recours de la victime. Force est donc d'admettre que l'abandon

et les clauses d'exonération sont choses bien différentes.

L'assurance ne pourrait davantage expliquer la validité des clauses d'exonération, car elle ne supprime pas la responsabilité. Celui qui se fait assurer cède à la crainte de voir engager sa responsabilité ; et il préfère demander à l'assurance de lui fournir, en cas d'accident, les fonds nécessaires à la réparation du dommage. Qu'un accident se produise, c'est l'assuré et non l'assureur qui sera mis en cause. Mais alors l'assureur interviendra et, en vertu du contrat, indemniserà la personne lésée, au lieu et place de l'assuré. Service qui n'est pas rendu gratuitement à l'assuré ; celui-ci doit consentir un sacrifice représenté par la prime qui est versée à la compagnie d'assurance.

Or, en acceptant le billet de passage sur lequel sont stipulées les clauses d'exonération, le passager contracterait une assurance avec le propriétaire de navires ; il prendrait à sa charge les risques d'accidents résultant de la faute du capitaine. Ces deux genres d'assurances sont cependant bien dissemblables. Par la clause d'exonération, le propriétaire de navires dégage sa responsabilité ; il ne s'assure pas en vue d'accident possible, mais se déclare par avance irresponsable, puisqu'il ne paie aucune prime à son pseudo-assureur.

Quant au manque de surveillance du capitaine par le propriétaire, il ne pourrait pas, non plus, justifier la validité des clauses d'exonération, puisque ce n'est pas à raison de l'idée de surveillance que le propriétaire est

responsable de son capitaine. Nous croyons avoir suffisamment insisté sur cette question pour être dispensé d'y revenir.

D'ailleurs, pratiquement les clauses d'exonération violent un principe juridique essentiel. En effet, la faute qui est génératrice d'une obligation nouvelle est un manquement à une obligation préexistante. Or, en vertu du contrat de passage, qui est un contrat synallagmatique, les deux parties se doivent des prestations réciproques. Comment l'une des parties pourrait-elle exiger de l'autre leur accomplissement intégral, alors qu'elle néglige de les exécuter ?

Tels sont les arguments opposés par une partie de la doctrine (1) à la validité des clauses d'exonération.

Cette question de la validité des clauses d'exonération a donc reçu deux solutions différentes. Il est des auteurs (2) qui ont estimé que des raisons d'intérêt pratique pouvaient justifier des clauses, dont le but était d'atténuer la rigueur des principes généraux, tandis

(1) Desjardins, *Traité de droit commercial maritime*, t. III, p. 62 et suiv. ; Laurin sur Cresp, *Cours de droit maritime*, t. I, p. 631 ; Boistel, *Précis de droit commercial*, n° 1184. — Cfr Le Havre, 26 juillet 1887, *Recueil de jurisprudence du Havre* 1887, 1, 186 ; Nantes, 2 juin 1888, *Recueil de jurisprudence de Nantes*, 1888, 1, 180 ; Bordeaux, 5 février et 18 mars 1889, *Revue internationale de droit maritime*, 5, 192 ; 12 mars 1890, *ibid.*, 6, 28.

(2) Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit maritime*, t. I, p. 505 ; Sarrut, D. P., 1890, 1, 212 ; Raynal, D. P., 1869, 1, 96 ; Levillain, D. P., 1888, 1, 113 ; Audouin, D. P., 1895, 1, 44, précités.

qu'il y en a d'autres (1), qui ont vu dans ces principes mêmes un obstacle à leur validité.

Par sa généralité même, cette question se rattache à celle qui nous occupe plus spécialement, de savoir si les clauses d'exonération sont valables en ce qui concerne les dommages causés aux personnes ?

En effet, refuser d'admettre d'une façon absolue la validité des clauses d'exonération, c'est trancher à la fois la question vis-à-vis des personnes et des choses. Par contre, même si les clauses d'exonération sont valables vis-à-vis des marchandises, une distinction s'impose entre les dommages matériels et les dommages personnels, distinction à l'appui de laquelle nous avons invoqué précédemment plusieurs arguments. Ces clauses ne devraient pas être considérées comme valables en ce qui concerne les personnes.

(1) Desjardins, Laurin sur Cresp, Boistel, précités.

CHAPITRE IV

RESPONSABILITÉ DU PROPRIÉTAIRE DE NAVIRES VIS-A-VIS DE L'ÉQUIPAGE ET DES OUVRIERS DES PORTS

Il est toute une catégorie de personnes que nous avons laissée de côté au début de notre étude : il s'agit de l'équipage et plus généralement des ouvriers. Ce n'est pas que la responsabilité du propriétaire de navires soit rarement engagée vis-à-vis d'eux ; mais cela tient, d'une part, à ce qu'elle a fait l'objet de lois spéciales que nous allons examiner maintenant, et d'autre part, à ce que notre étude était surtout consacrée à la responsabilité incombant au propriétaire de navires à raison des accidents survenus aux passagers.

Responsabilité du propriétaire de navires à l'égard des gens de mer.

1°. — Équipage du navire même appartenant au propriétaire.

Ces dernières années ont vu se manifester un mouvement général d'opinion en faveur des ouvriers. L'industrie a pris en effet un développement considérable et

absorbé la vie de quantité d'ouvriers, dont les professions devenaient plus dangereuses par suite du nombre croissant des machines. Aussi le besoin s'est-il fait sentir de modifier la législation, changement qui était non seulement nécessité par la transformation de la vie industrielle, mais encore préparé par les idées sociales et humanitaires.

Dans cette préoccupation constante d'améliorer le sort des ouvriers, plusieurs réformes importantes apportèrent des modifications à leurs conditions d'existence, et l'une des principales étapes fut la loi du 9 avril 1898 sur les accidents du travail.

Loi du 21 avril 1898. — Caisse de prévoyance.

Mais cette loi du 9 avril 1898 ne s'appliqua pas aux gens de mer, ni aux inscrits maritimes, dont le sort fut réglé par une loi postérieure de quelques jours, la loi du 21 avril 1898 relative « à la création d'une caisse de prévoyance entre les marins français contre les risques et accidents de leur profession » ; ni au personnel non inscrit porté sur le rôle de l'équipage et dont nous nous occuperons plus loin.

La caisse de prévoyance, créée par la loi du 21 avril 1898, devait être alimentée par les cotisations des participants et des propriétaires de navires. Celle des inscrits était fixée à 1 $\frac{1}{2}$ % de leurs gains et salaires ; dans certains cas cependant, pour les inscrits qui étaient dans une situation tout à fait modeste, la cotisation ne devait

pas dépasser 2 francs par mois. Quant au propriétaire de navires, il contribuait à l'alimentation de la caisse de prévoyance pour une somme égale à l'ensemble de ces cotisations individuelles. Toutefois, les patrons propriétaires de bateaux se livrant à la petite pêche, au pilotage, ou au bornage, qui montaient eux-mêmes les dits bateaux, n'étaient pas obligés de verser une cotisation aussi élevée (1).

En cas d'accident, le secours devait être proportionné au salaire, puisque la cotisation versée à la caisse de prévoyance, essentiellement variable, était fixée d'après l'importance même du salaire (2). Par contre, la gravité de l'accident n'influait en aucune façon sur cette répartition. L'incapacité de travail était-elle temporaire, que la victime recevait une indemnité proportionnée à celle qu'elle aurait eue dans le cas d'incapacité permanente. Mais le secours ne pouvait être obtenu par l'inscrit qu'à la condition d'avoir été victime d'un accident occasionné par un risque de la profession.

En cas de mort de l'inscrit, la pension devait être versée à sa veuve, si le mariage était antérieur à l'origine des blessures. C'étaient au contraire les enfants qui bénéficiaient de cette pension, si leurs père et mère étaient morts, ou si la mère s'était remariée et avait perdu son second mari. La pension était allouée jusqu'à

(1) Article 4.

(2) Voir *infra* le tableau.

l'âge de seize ans. En cas de décès des inscrits, sans veuves ni enfants, les secours devaient être distribués aux ascendants du premier degré ou, à leur défaut, à ceux des degrés plus éloignés. Ces pensions, qu'elles fussent accordées aux inscrits, à leur veuve, à leurs orphelins ou à leurs ascendants, étaient réduites de moitié dans le cas où les ayants droit jouissaient déjà d'une pension civile ou militaire.

Le propriétaire de navires contribuait donc médiatement, au moyen de la cotisation qu'il devait verser, à la réparation du dommage causé à la victime. Néanmoins sa responsabilité pouvait être mise en jeu directement, soit pour une faute personnelle, soit pour la faute d'un préposé, en application des principes généraux du droit. Dès lors ce n'étaient plus les cotisations des participants et des propriétaires qui devaient servir à indemniser la victime, mais le propriétaire de navires qui était obligé de lui faire une pension. Cependant comme le propriétaire versait toujours sa cotisation à la caisse de prévoyance, il parut équitable de fléchir la rigueur des principes généraux, et de décider qu'il serait responsable seulement de ses fautes lourdes et de ses faits intentionnels, ou de ceux de ses préposés. Ces deux recours que pouvait tenter la victime de l'accident, ces deux moyens dont elle disposait pour se faire indemniser du dommage dont elle avait souffert étaient donc bien différents l'un de l'autre. Au moyen de la caisse de prévoyance, le propriétaire de navires passait avec les gens

de mer, un contrat d'assurance ; le marin recevait une indemnité en cas d'accident, à la condition que sa blessure eût sa cause directe dans un risque de la profession (1). Le propriétaire ne contribuait donc qu'indirectement à la réparation du dommage, puisque la cotisation qu'il versait à la Caisse de prévoyance était la même dans tous les cas, qu'il y eût ou non accident. Les inconvénients que présentait pour le propriétaire un pareil contrat, devaient être compensés par certains avantages : aussi seules les fautes lourdes engageaient-elles sa responsabilité. Mais, dans ce cas, l'indemnité versée par le propriétaire était plus forte que celle qui pouvait être réclamée par la victime à la caisse de prévoyance, puisqu'il s'agissait d'une faute grave, inexcusable.

Il ne faudrait pas en conclure toutefois que la victime pût cumuler les deux recours, demandant d'abord une indemnité à la caisse de prévoyance et poursuivant ensuite le propriétaire de navires. Lorsque la responsabilité personnelle du propriétaire était engagée, c'était à lui que le marin devait s'adresser pour obtenir une indemnité ; et comme le montant des dommages-intérêts que le propriétaire devait payer était plus élevé que celui de la caisse de prévoyance, celle-ci n'avait rien à déboursier et profitait indirectement de cette indemnité.

(1) Article 5.

Reproches adressés à la loi du 21 avril 1898.

Cette loi du 21 avril 1898 reçut un mauvais accueil, et son application souleva de nombreuses difficultés. Elle ne put satisfaire ni les propriétaires de navires, ni les marins; de part et d'autre, pour des raisons différentes, elle ne rencontra que de l'opposition. Les propriétaires de navires lui reprochaient d'imposer de nouvelles charges à l'armement dont la situation devenait tous les jours plus critique, puisqu'il devait lutter contre la concurrence étrangère. Tel n'était pas, au contraire, l'avis des marins qui se plaignaient d'être obligés de verser une cotisation; la caisse de prévoyance n'aurait-elle pas dû être alimentée uniquement par les propriétaires de navires? Les uns jetaient un regard d'envie sur la loi du 9 avril 1898 et regrettaient de ne pas être soumis à son application, les autres ne savaient pas gré au législateur de leur avoir créé une situation privilégiée. Les inscrits reprochaient à la loi de ne pas être assez sociale, les propriétaires de navires d'être trop onéreuse.

Ce n'était pas d'ailleurs la seule critique faite par les gens de mer à la loi du 21 avril 1898 : ils la trouvaient également incomplète. C'est qu'en effet cette loi prévoyait seulement deux sortes d'accidents : dans les deux cas, l'incapacité de travail était absolue ; mais, suivant les circonstances, elle avait un caractère temporaire ou définitif ; au contraire, la loi ne s'occupait pas de l'incapacité permanente mais partielle, et il est difficile d'ex-

pliquer pourquoi cette situation n'avait pas intéressé le législateur.

*Difficultés soulevées par l'application de la loi
du 21 avril 1898.*

L'application de la loi du 21 avril 1898 souleva de nombreuses difficultés. Ce furent d'abord les expressions de fautes lourdes et de faits intentionnels, qui donnèrent lieu à des interprétations différentes, de la part de la jurisprudence. La plupart des arrêts décidèrent que le propriétaire de navires n'était responsable que des fautes lourdes, la faute lourde étant celle qui, par sa nature et ses conséquences, avait un caractère de gravité exceptionnelle (1). Cependant, même parmi les fautes lourdes, n'y avait-il pas des degrés différents ? Ainsi le fait intentionnel pouvait être considéré comme plus grave que la faute lourde, partant le montant des dommages-intérêts devait être plus élevé dans le premier que dans le second cas (2).

Certains tribunaux donnèrent, au contraire, une inter-

(1) Aix, 21 avril 1898, *Revue internationale de droit maritime*, 16, 175 ; 23 décembre 1899, *ibid.*, 16, 28 ; 2 août 1900, *ibid.*, 16, 175 ; Le Havre, 29 mars 1900, *ibid.*, 16, 50 ; Cass. requêtes, 23 octobre 1900, *ibid.*, 16, 326 ; Rouen, 18 mai 1901, *Recueil de jurisprudence du Havre*, 1901, 2, 190 ; 6 novembre 1901, *Rev. int. droit maritime*, 17, 439 ; 5 décembre 1903, *ibid.*, 19, 826.

(2) Rennes, 25 mai 1904, *Revue internationale de droit maritime*, 20, 193.

prétation bien différente à l'expression de faute lourde. La loi du 21 avril 1898 n'ayant pas été faite dans le but de limiter la responsabilité du propriétaire de navires, l'expression de « faute lourde » devait avoir la même signification que celle de « faute inexcusable » employée par l'article 20 de la loi du 9 avril 1898 ; le législateur n'avait pu se contredire à quelques jours d'intervalle. Pratiquement, du reste, admettre que le propriétaire de navires n'était responsable que des fautes graves, c'était l'exonérer de toutes les fautes ; car, ce n'est qu'au prix de grandes difficultés que la victime prouverait ce caractère de la faute. Le propriétaire de navires devait donc être responsable d'une faute quelconque (1).

Cette interprétation de l'article 11 était absolument erronée, la jurisprudence se mettant en contradiction formelle avec le texte de la loi : la juxtaposition des deux expressions « fautes lourdes » et « faits intentionnels », ne prouvait-elle pas que le but du législateur avait été de limiter la responsabilité du propriétaire de navires ?

L'application de l'article 5 de la loi souleva également de grandes difficultés. Seuls les inscrits, victimes d'un accident occasionné par un risque de leur profession, pouvaient en bénéficier. Que décider dans les hypothèses qui n'avaient pas été prévues par la loi du 21 avril 1898 ?

(1) Marseille, 1^{er} septembre 1899, *Revue internationale de droit maritime*, 15, 644 ; Dieppe, 26 mars 1900, *ibid.*, 16, 490 ; Marseille, 27 mars 1901, *ibid.*, 16, 669.

Ainsi, il fut soutenu que les opérations de chargement et de déchargement « étaient étrangères à la profession de marin » (1).

Mais cette question offrait de l'intérêt surtout pour les non inscrits, étant donné que la loi du 21 avril 1898 ne visait que les inscrits. Or la catégorie des gens de mer est singulièrement plus étendue. Outre les inscrits, elle comprend toutes les personnes qui concourent au service du navire et sont mentionnées sur le rôle de l'équipage : médecins, commissaires, employés civils des deux sexes tels que cuisiniers, valets de chambre, femmes de chambre. Comment interpréter le silence de la loi ? Ces différentes hypothèses qui n'avaient pas été prévues par la loi du 21 avril 1898, devaient-elles être régies par celle du 9 avril 1898 ou, au contraire, soumises à l'application des principes généraux du droit ?

L'article premier de la loi du 9 avril 1898 cite, parmi les diverses industries soumises à son application, les entreprises de transport par eau. Quelle signification donner à cette expression « de transport par eau » ? Une partie de la jurisprudence décida qu'elle s'appliquait à toutes les entreprises de transport par mer, en dehors des cas qui n'avaient pas été spécialement prévus par la loi du 21 avril 1898 (2).

(1) Bordeaux, 31 décembre 1900, *Revue internationale de droit maritime*, 16, 764. — *Contra*, Cass. civ., 3 mars 1902, *ibid.*, 17, 540.

(2) Marseille, 5 juin 1900, *Revue internationale de droit maritime*,

Telle avait été, à n'en pas douter, l'intention du législateur. « Interpellé sur le point de savoir si l'énumération de l'article premier comprenait les marins, le rapporteur répondit à différentes reprises de la manière la plus affirmative, notamment en ces termes significatifs « qui dit tout n'excepte rien », et si, au cours des délibérations ultérieures, il a été déclaré que la loi n'était pas applicable aux marins, cette déclaration, loin d'avoir une portée générale, n'a jamais eu en vue que les inscrits maritimes sur la promesse formelle qu'une loi spéciale, devenue depuis la loi du 21 avril, réglerait leur situation » (1).

Cette interprétation de la loi du 9 avril 1898 en exagérât singulièrement la portée. L'expression « entreprise de transport par eau » avait en effet une signification assez restreinte, exclusive de l'idée d'entreprise de transport par mer. L'élaboration de la loi du 9 avril 1898, son historique ne peuvent nous laisser aucun doute sur ce point.

Cette loi fut le résultat de nombreux projets qui circulèrent entre la Chambre et le Sénat. Or le premier projet, celui de 1888, concernait toutes les industries maritimes et terrestres. « Lorsque nous avons parlé des entreprises de transport au cours de la première

16, 29 ; Aix, 2 août 1900, *ibid.*, 16, 31 ; Rouen, 2 juillet 1901, *ibid.*, 17, 295 ; Rennes, 17 décembre 1901, *ibid.*, 17, 407.

(1) Rouen, 2 juillet 1901, *Revue internationale de droit maritime*, 17, 295.

délibération, dit un membre de la commission, M. Félix Faure, nous avons l'intention de faire bénéficier immédiatement de la loi les marins du commerce, les mécaniciens, les chauffeurs, en un mot toute personne employée à bord des navires marchands. Mais pour donner satisfaction à un désir qui s'est clairement manifesté, et pour ne pas ajouter de difficultés au vote d'une loi dont la discussion se poursuit depuis si longtemps, la commission a pensé qu'il était préférable de prendre une disposition spéciale à l'égard des marins et des pêcheurs » (1). L'exposé des motifs de la loi du 21 avril 1898 est également très explicite. « L'élévation du coefficient des risques, dit-il, exclut toute possibilité d'assimilation de la navigation et de la pêche maritime aux industries terriennes. Mettre à la charge de l'armement l'indemnité des accidents de la navigation eût été un non sens. En l'état actuel de notre marine marchande dont les souffrances s'aggravent chaque jour, c'eût été de plus porter le coup de mort à cette industrie si essentielle à la prospérité du pays » (2). La loi du 9 avril 1898 ne peut donc pas être appliquée aux gens de mer, qu'il s'agisse des inscrits maritimes, victimes d'un accident qui n'est pas dû à un risque professionnel, ou des non inscrits. La circulaire du garde des sceaux du 10 juin 1899 est formelle à cet égard. « L'ex-

(1) *Revue internationale de droit maritime*, 14, 230.

(2) *Revue internationale de droit maritime*, 14, 250.

pression entreprise de transport par eau, quelque générale qu'elle soit, ne s'étend pas aux transports maritimes ».

Pratiquement, du reste, l'extension de la loi du 9 avril 1898 aux gens de mer eût été incompatible avec les dispositions mêmes de la loi. Comment supposer, si le navire est en pleine mer au moment de l'accident, qu'il soit possible de faire dans les quarante-huit heures la déclaration de l'accident ? Quel eût été le maire de la commune devant lequel la déclaration aurait été faite ? Et l'enquête du juge de paix, et la présence obligatoire du chef d'entreprise, toutes ces formalités, que la loi du 9 avril 1898 a réglées avec le plus grand soin, eussent été lettre morte.

Ces raisons ont paru suffisantes à la cour de cassation pour donner à la jurisprudence une orientation nouvelle, en refusant de faire aux non inscrits l'application de la loi du 9 avril 1898 (1). Il y avait donc, sous le rapport des accidents du travail, une grande différence entre les inscrits et les non inscrits.

En effet les non inscrits qui ne profitaient d'aucune des deux lois nouvelles, lois du 9 et du 21 avril 1898, ne pouvaient poursuivre le propriétaire de navires qu'en application des principes généraux du droit ; c'est-à-dire que si l'accident était dû à un risque professionnel, sans

(1) Cass. civ., 5 mars 1902, *Revue internationale de droit maritime*, 17, 540 ; 2 février 1903, *ibid.*, 18, 605 ; 5 juillet 1904, *ibid.*, 20, 328 ; Caen, 28 juin 1905, *ibid.*, 21, 424.

avoir été occasionné cependant par la faute du propriétaire de navires ou de ses préposés, les non inscrits n'obtenaient pas des dommages-intérêts, tandis qu'en pareil cas les inscrits se faisaient indemniser par la caisse de prévoyance. Cependant le sort des non-inscrits était aussi digne d'intérêt que celui des inscrits, et il est difficile, sinon impossible, d'expliquer cette distinction.

Situation anormale qui ne fut pas sans préoccuper le législateur ; aussi se décida-t-il à élargir le domaine de la loi du 21 avril 1898 tout en apportant certaines modifications à la teneur même de la loi.

Loi du 29 décembre 1905.

Charges imposées aux propriétaires de navires.

Cette réforme fut réalisée par la loi du 29 décembre 1905 qui eut un caractère plus général que la loi du 21 avril 1898, car elle s'appliqua indistinctement aux inscrits et aux non-inscrits. La situation des gens de mer allait d'ailleurs être bien différente de ce qu'elle était auparavant : cotisations moins élevées et pensions plus fortes ; tels étaient les résultats tangibles de la loi de 1905.

La cotisation du propriétaire de navires et celle des participants ne sont plus identiques comme elles l'étaient primitivement : celle des officiers ou assimilés est fixée à 1 % de leurs salaires, le reste de l'équipage ne devant

verser que 0.75 % (1). La cotisation des propriétaires est au contraire augmentée et portée à 3 $\frac{1}{2}$ % des salaires figurant sur le rôle de l'équipage (2). Ce sont donc les propriétaires de navires qui ont à payer les frais de cette réforme ; l'augmentation de leur cotisation permettra aux gens de mer de bénéficier d'une plus forte pension ; et, si l'on compare la situation en 1898 et en 1905, on est frappé de la différence des allocations et pensions.

(1) Cette cotisation est même diminuée pour les inscrits ou non inscrits pratiquant le cabotage français, la pêche au large, le pilotage, le bornage ou la petite pêche (article 3).

(2) Cependant exception est faite pour les patrons propriétaires de bateaux se livrant à la pêche au large, à la petite pêche, au pilotage ou au bornage, qui montent eux-mêmes lesdits bateaux. Ils versent une cotisation moins forte.

DÉSIGNATION (1)	PENSION ANNUELLE des inscrits Art. 5		PENSION DES VEUVES ou secours annuels aux orphelins Art. 6 et 7		SECOURS ANNUELS aux ascendants Art. 9		Supplément annuel pour enfants âgés de moins de dix ans.
	Non cumul.	Cumul. (2)	Non cumul.	Cumul.	Non cumul.	Cumul.	
Capitaines au long-cours, mécaniciens 1 ^{re} et 2 ^e classes, dirigeant une machine d'une force nominale de 300 HP	300 fr.	150 fr.	250 fr.	125 fr.	125 fr.	62 f. 50	36 fr.
Inscrits maritimes titulaires de brevet de pilote d'une station maritime, de patron breveté pour pêcher en Islande, de maître au cabotage, de mécanicien 1 ^{re} et 2 ^e classe.	270 fr.	135 fr.	220 fr.	110 fr.	110 fr.	55 fr.	24 fr.
Inscrits maritimes non titulaires de l'un des brevets ci-dessus et embarqués comme officiers au long-cours, au cabotage, à la grande pêche, ou comme patron d'embarcations exerçant petite pêche au large	240 fr.	120 fr.	200 fr.	100 fr.	100 fr.	50 fr.	24 fr.
Inscrits maritimes dans aucune catégorie ci-dessus	204 fr.	102 fr.	192 fr.	96 fr.	96 fr.	48 fr.	21 fr.

(1) *Revue Internationale de droit maritime*, 13, 839.(2) Voir *Infrà*, page 84.

1905

DÉSIGNATION (1)	Pensions infirmités		Pensions veuves ou secours annuels aux orphelins.	Secours annuels aux ascendants.
	1 ^{er} degré	2 ^e degré (2)		
Capitaines au long-cours titulaires du brevet supérieur, mécaniciens de 1 ^{re} classe dirigeant machine de 4.000 HP et plus	2200 f.	1430 f.	1100 f.	550 f.
Capitaines au long-cours non titulaires du brevet supérieur, mécaniciens de 1 ^{re} classe dirigeant machine d'une force inférieure à 4.000 HP, docteurs-médecins	1600 f.	1040 f.	800 f.	400 f.
Maîtres au cabotage, officiers marine marchande, mécaniciens de 1 ^{re} classe, mécaniciens de 2 ^e classe dirigeant machine, commissaires, officiers de santé	1320 f.	840 f.	720 f.	360 f.
Inscrits maritimes titulaires du brevet de pilotes de station maritime, de patrons brevetés pour pêche en Islande, de mécaniciens 2 ^e classe, médecins des grandes pêches non pourvus du brevet d'officiers de santé, économistes-comptables, sous-commissaires	1000 f.	650 f.	600 f.	300 f.
Inscrits maritimes non titulaires de l'un des brevets ci-dessus et embarqués en dernier lieu comme officiers au cabotage à la grande pêche, ou comme patrons d'embarcation pratiquant la pêche au large ou exerçant en mer la petite pêche, le bornage ou le pilotage, agents de service des deux sexes ayant paye mensuelle supérieure à 75 francs	800 f.	520 f.	480 f.	240 f.
Inscrits maritimes des catégories ci-dessus, agents de service ayant une paye égale ou inférieure à 75 francs	600 f.	390 f.	360 f.	180 f.
Supplément pour enfants âgés de moins de 16 ans.				50 f.

(1) *Revue Internationale de droit maritime*, 21, 391.

(2) Voir page suivante.

La majoration des pensions s'explique du reste par une autre raison ; elle tient à ce que la caisse de prévoyance touche une « subvention accordée sur les fonds provenant de la retenue de 6 % sur les primes de la marine marchande et fixée annuellement par le ministre de la marine dans la limite des 2/3 du montant de ces fonds » (1).

Non seulement la loi de 1905 alloue des secours plus importants aux gens de mer, mais encore n'exige-t-elle pas la réduction en cas de cumul avec une pension civile ou militaire. D'autre part, cette loi est plus complète que celle de 1898, en ce sens qu'elle s'est préoccupée des incapacités de travail permanentes et partielles ; elle accorde alors aux intéressés une pension d'infirmité du deuxième degré. Quant aux dispositions concernant les veuves, orphelins et ascendants, la loi de 1905 reproduit à peu près celle de 1898.

Il existe cependant, au point de vue de la faute de la victime, une différence entre les deux lois. La loi du 21 avril 1898 s'était contentée de déclarer que la caisse de prévoyance devait verser une indemnité aux inscrits atteints de blessures « ayant leur cause directe dans un accident ou risque de leur profession ». Mais la jurisprudence avait suppléé au silence de la loi, en refusant d'indemniser la victime, lorsque l'accident résultait d'une

(1) Article 2-3°.

imprudence ou d'une désobéissance (1). Cet état de choses a été modifié par la loi de 1905 qui n'a admis de restriction que pour la faute intentionnelle de la victime (2).

*Avantages concédés aux propriétaires de navires. —
Les clauses d'exonération.*

Il semble donc, à s'en tenir à cet examen de la loi du 29 décembre 1905, que la situation antérieure soit modifiée au profit des gens de mer et au détriment des propriétaires de navires. Toutefois, la loi de 1905 a racheté, par certaines compensations, les charges nouvelles qu'elle imposait aux propriétaires.

La victime de l'accident n'avait jamais pu cumuler l'indemnité de la caisse de prévoyance et celle du propriétaire de navires. Mais, tandis que primitivement la caisse de prévoyance bénéficiait de la pension accordée par le propriétaire, c'était lui désormais qui profitait de la pension allouée par la caisse de prévoyance, les indemnités dues par le propriétaire et la caisse de prévoyance devant se compenser jusqu'à concurrence de la plus faible et le propriétaire n'ayant à payer que l'excédent. La loi de 1905 a mis fin également aux débats

(1) Conseil d'Etat, 25 mai 1904, *Revue internationale de droit maritime*, 21, 289 ; 16 décembre 1904, *ibid.*, 21, 582.

(2) Article 5 *in fine*.

qu'avaient soulevés « la faute lourde et les faits intentionnels », en substituant les expressions synonymes mais plus précises de fautes intentionnelles ou inexcusables.

Bien plus, le propriétaire de navires ne répondra plus que de sa faute personnelle, si bien que, le plus souvent, la victime devra se contenter de la pension versée par la caisse de prévoyance (1). Cependant, lorsque la responsabilité personnelle du propriétaire sera engagée à raison d'une faute intentionnelle ou inexcusable, il sera tenu sur tous ses biens sans pouvoir faire usage de la faculté d'abandon.

Avant que la loi de 1905 eut spécifié que le propriétaire était exonéré des fautes de ses préposés, avant qu'elle eut donné une consécration légale à cette clause d'exonération, la jurisprudence ne songeait pas à la faire intervenir dans les rapports du propriétaire avec l'équipage, tandis qu'elle ne montrait pas autant de scrupules à l'égard des passagers. Or, dans les deux cas, la situation du propriétaire de navires était sensiblement la même, sa responsabilité ayant pour fondement soit le contrat de passage, soit le contrat de louage de services. Dès lors pourquoi cette différence ? Est-ce que la sécurité des passagers serait moins digne d'intérêt que celle des gens de mer ? Il est étonnant que la jurispru-

(1) V. Le Havre, 24 mars 1908, *Revue internationale de droit maritime*, 24, 44 ; Marseille, 24 juillet 1908, *ibid.*, 24, 245.

dence, qui prétendait reconnaître de si grands avantages à la clause d'exonération, n'en ait pas fait bénéficier le propriétaire à l'égard des gens de mer. Sans doute la loi de 1905 a-t-elle modifié cet état de choses et marqué une préférence pour les clauses d'exonération. Mais cette réforme est la compensation des charges nouvelles qui sont imposées aux propriétaires de navires. Au contraire il n'existe rien de semblable pour les passagers.

Cette étude de la loi de 1905 nous a permis de constater le terrain gagné par chacune des deux parties, d'une part les propriétaires de navires, et d'autre part les gens de mer. Les marins devraient se déclarer satisfaits d'une loi dont les tendances sociales leur ont concédé de gros avantages. Nous ne croyons pas cependant qu'elle puisse satisfaire la corporation des gens de mer qui vit dans un véritable état d'anarchie et d'insubordination, alors que la sécurité des passagers exigerait qu'elle fut astreinte à une discipline sévère.

Quant aux propriétaires de navires, ils ne doivent pas se plaindre s'ils comparent leur situation à celle des autres patrons.

Donc, depuis la loi du 29 décembre 1905 la situation de tous les gens de mer est réglée uniformément en ce qui concerne les accidents du travail, puisque cette loi de 1905 s'applique indistinctement aux inscrits et aux non inscrits.

*Dispositions du code de commerce applicables à tous
les gens de mer.*

D'ailleurs, même avant la loi de 1905, il existait déjà dans le code de commerce des dispositions communes à tous les gens de mer relativement aux loyers et frais de pansements. C'est ainsi que le propriétaire de navires est obligé, en cas d'accidents, de payer au marin ses loyers et de le panser aux frais du navire (1). De plus, si le matelot a dû être laissé à terre, il est rapatrié aux dépens du navire et ses loyers lui sont payés jusqu'à ce qu'il ait contracté un engagement nouveau ou qu'il ait été rapatrié. S'il a été rapatrié avant son rétablissement, il est payé de ses loyers jusqu'à ce qu'il soit rétabli ; toutefois, la période durant laquelle les loyers du matelot lui sont alloués, ne pourra dépasser en aucun cas quatre mois à dater du jour où il a été laissé à terre (2).

Bien que le code de commerce autorise le marin blessé à réclamer ses loyers, il n'en résulte pas cependant que la victime de l'accident puisse toucher à la fois le montant de son salaire et l'indemnité accordée par la caisse de prévoyance. La pension à laquelle ont droit les gens de mer ne prend cours en effet que du jour où ils ont cessé de recevoir leurs salaires.

Pour faire valoir ses droits à une allocation, le parti-

(1) Art. 262, code de commerce.

(2) *Idem.*

cipant doit, sous peine de déchéance, adresser à l'administrateur de l'inscription maritime une demande écrite ou verbale dans le délai de six mois qui suit son débarquement, ou son retour en France s'il est débarqué à l'étranger ou aux colonies. La même demande doit, sous peine de déchéance, être adressée dans le délai d'un an à partir de la mort du participant, ou dans le délai de deux ans à partir du jour de ses dernières nouvelles s'il a disparu en mer, par les veuves, orphelins, ascendants (1).

II. — *Equipage d'un autre navire.*

La responsabilité d'un propriétaire peut être engagée non seulement vis-à-vis de l'équipage de son navire, mais encore vis-à-vis de l'équipage d'un autre navire. Or si l'on applique à cette catégorie de personnes les principes généraux du droit on doit les considérer comme des tiers.

Le propriétaire n'a conclu aucun contrat avec ces marins, et peu lui importe leur qualité de gens de mer. Ce n'est pas à ce titre qu'ils pourraient réclamer une indemnité, mais bien comme victimes de l'accident.

Néanmoins, bien qu'une pareille interprétation puisse paraître bizarre au premier abord, il nous semble difficile de ne pas donner à la loi du 29 décembre 1905 une portée générale, l'appliquant indistinctement à tous les

(1) Article 20 de la loi du 29 décembre 1905.

gens de mer, à la condition toutefois qu'ils soient français, un équipage étranger ne pouvant en effet réclamer le bénéfice d'aucune de nos lois ouvrières qui sont essentiellement nationales (1). Sans doute est-ce une dérogation aux principes généraux, puisque l'équipage d'un autre navire n'est qu'un tiers au sens propre du mot ? Cependant, la loi de 1905 s'est exprimée en termes très généraux. « Il est créé au profit des marins français, dit l'article 1^{er}, une caisse nationale de prévoyance contre les risques et accidents de leur profession, annexée à la caisse des invalides de la marine, mais ayant son existence indépendante. » A s'en tenir à ce premier article qui n'établit aucune distinction entre les gens de mer, il semble que la loi de 1905 ait une portée générale, d'autant plus que le propriétaire ne contribue pas directement, mais médiatement à la réparation du dommage, au moyen de la cotisation qu'il doit verser à la caisse de prévoyance. C'est précisément cette cotisation qui sert de trait d'union entre le propriétaire et les gens de mer.

D'ailleurs ce serait léser l'armement que de ne pas donner une portée générale à cette loi du 29 décembre 1905, qui rachète par certaines compensations les charges nouvelles qu'elle impose aux propriétaires de navires. Comme le propriétaire est toujours obligé, qu'il y

(1) Cfr Marseille, 5 juillet et 5 octobre 1905, *Revue internationale de droit maritime*, 20, 578.

ait ou non accident, de verser sa cotisation à la caisse de prévoyance, la loi l'a autorisé à s'exonérer de la faute de ses préposés et de sa faute légère ; pourquoi ne ferait-on pas bénéficier le propriétaire de cette disposition légale aussi bien vis-à-vis de l'équipage d'un autre navire que de l'équipage de son navire ?

La loi du 29 décembre 1905 est une loi spéciale aux gens de mer, organisant un système d'assurance obligatoire ; dans ces conditions, étant donné l'économie de cette loi, il semble impossible, sous peine d'en détruire l'harmonie générale, de ne pas l'appliquer indistinctement à tous les gens de mer.

« Attendu, dit un arrêt de la cour de Rouen, que la loi du 29 décembre 1905 organise une vaste société d'assurance mutuelle et obligatoire englobant toute la population maritime ; que c'est la caisse de prévoyance qui, centralisant les cotisations de tous les intéressés, doit indemniser, dans une mesure déterminée, les victimes d'accidents ou de maladies ; qu'il ressort du rapport de M. Le Bail, à la Chambre des députés, et de M. Monis au Sénat, qu'on a entendu exonérer les armateurs, qui sont obligés d'effectuer des versements à la caisse, de toute responsabilité envers les autres participants, à moins qu'ils ne se rendent personnellement coupables d'une faute intentionnelle ou inexcusable ; qu'il n'y a pas à se précoccuper de savoir si l'accident atteint des marins de leur équipage ou des marins d'un autre navire ; que la cause de l'indemnité forfaitaire n'est pas dans le

lieu résultant du louage de service mais dans la participation commune à la caisse de prévoyance (1). »

Telle est l'interprétation que la jurisprudence a donnée à la loi du 29 décembre 1905 (2).

Responsabilité du propriétaire de navires à l'égard des ouvriers des ports.

Nous nous sommes occupés d'abord d'une catégorie spéciale d'ouvriers, les gens de mer, parce que c'est vis-à-vis d'eux que la responsabilité du propriétaire de navires peut être le plus souvent mise en jeu. Cependant cette responsabilité a une portée plus générale ; elle peut être engagée indistinctement à l'égard de tous les ouvriers, qu'il s'agisse d'ouvriers travaillant pour le compte du propriétaire de navires, ou pour le compte d'un autre patron. Nous allons d'abord examiner quelles sont les obligations qui incombent au propriétaire de navires à l'égard de ses ouvriers.

I. — Responsabilité du propriétaire de navires vis-à-vis de ses ouvriers.

Les rapports du propriétaire de navires vis-à-vis de cette catégorie de travailleurs ne sont pas régis par les

(1) Rouen, 1^{er} février 1911.

(2) Le Havre, 24 mars 1908, *Revue internationale de droit maritime*, 24, 43 ; 1^{er} mars 1910, *Revue internationale de droit maritime*, 25, 770 ; Rouen, 1^{er} février 1911.

lois du 21 avril 1898 et du 29 décembre 1905, qui visent spécialement les gens de mer, mais, au contraire, par une loi beaucoup plus générale, la loi du 9 avril 1898, modifiée par les lois du 22 mars 1902, du 31 mars 1905 et du 12 avril 1906. Comme employeur, le propriétaire de navires est obligé de se conformer à cette loi applicable à tous les patrons qui ne sont pas visés par des lois spéciales. Or la situation faite au propriétaire de navires par la loi du 9 avril 1898 est bien différente de celle qu'il a sous l'empire de la loi du 29 décembre 1905.

Loi du 9 avril 1898.

Elle est plus rigoureuse en ce sens que le propriétaire de navire est obligé de répondre envers ses ouvriers de toute faute, alors même qu'il n'y aurait pas faute de sa part, à la condition toutefois que l'ouvrier n'ait pas intentionnellement provoqué l'accident (art. 20). Cependant la nature de la faute influe sur le montant de l'indemnité. Ainsi la pension versée par le propriétaire de navires sera-t-elle majorée s'il a commis une faute inexcusable, tandis qu'au contraire elle sera diminuée si c'est l'ouvrier qui s'est rendu coupable d'une pareille négligence. La responsabilité du propriétaire de navires est donc beaucoup plus rigoureuse à l'égard du personnel de terre que vis-à-vis des gens de mer, puisque dans le premier cas la faute même de la victime n'exclut pas sa responsabilité, tandis que dans le second cas sa respon-

sabilité ne peut être mise en jeu que par sa faute lourde.

Différence qui s'explique par ce fait que le propriétaire de navires doit également verser une cotisation à la caisse de prévoyance.

Sa responsabilité est donc, suivant les cas, personnelle ou couverte par la caisse de prévoyance.

Au contraire, il n'existe rien de pareil dans la loi du 9 avril 1898. La victime de l'accident ne peut en effet se prévaloir d'aucune disposition étrangère à cette loi. Il en résulte qu'on a obligé le patron, le propriétaire de navires, à supporter tous les accidents, même ceux qui sont dus à la faute de l'ouvrier.

Cependant, afin de ne pas écraser l'industrie sous une charge excessive, la loi du 9 avril 1898 n'a pas accordé aux victimes de l'accident une indemnité complète. Du moment où l'on étendait jusqu'à l'extrême la responsabilité du patron, « on devait adopter un moyen terme, et, pour pouvoir donner toujours à l'ouvrier blessé une indemnité pécuniaire, la lui donner partielle » (1).

En cas d'incapacité absolue et permanente, la rente doit représenter les $\frac{2}{3}$ du salaire annuel ; si l'incapacité est partielle, la rente est égale à la moitié de la réduction que l'accident aura fait subir au salaire. Pour une incapacité temporaire, l'ouvrier peut réclamer une indemnité égale à la moitié du salaire journalier. Lors-

(1) Planiol, *Traité de droit civil*, t. II, p. 603.

que l'accident est suivi de mort, une rente viagère peut être payée au conjoint survivant non divorcé ni séparé de corps, aux enfants légitimes ou naturels âgés de moins de 16 ans, et, à défaut de conjoints et d'enfants, aux ascendants (article 3).

II.— *Responsabilité du propriétaire de navires à l'égard des ouvriers ne faisant pas partie de son personnel.*

La loi du 9 avril 1898 n'intervient que dans les rapports du propriétaire de navires avec ses ouvriers. Il en résulte que la situation du propriétaire serait bien différente dans le cas où les ouvriers travailleraient pour le compte d'un entrepreneur. Il peut arriver, en effet, qu'un propriétaire de navires, au lieu de se charger des opérations d'embarquement et de débarquement, confie ce soin à un entrepreneur. Dans ces conditions, c'est à l'entrepreneur, et non au propriétaire de navires, que les ouvriers doivent s'adresser pour se faire indemniser de l'accident dont ils ont été victimes (1).

Mais il est possible que l'ouvrier n'ait pas de recours contre son patron, contre l'entrepreneur pour le compte duquel il travaille. Ainsi un ouvrier, passant à côté d'un bateau au moment du débarquement des marchandises, est blessé par une grue, ou par la chute d'un colis. Assurément il ne peut rien réclamer à son patron, car

(1) Rouen, 28 novembre 1893, *Revue internationale de droit maritime*, 9, 469; Le Havre, 22 avril 1898, *ibid.*, 12, 153.

il ne s'agit pas là d'un risque professionnel. Cependant il a le droit de poursuivre le propriétaire de ce navire ou l'entrepreneur qui s'est chargé du débarquement des marchandises. Sans doute lui est-il impossible d'invoquer la loi du 9 avril 1898 étant donné qu'il ne travaille pas pour le compte du propriétaire de navires ; cet ouvrier n'est qu'un tiers pour le propriétaire avec lequel il n'a conclu aucun contrat. Néanmoins, en application des principes généraux du droit, le propriétaire de navires, obligé de réparer le dommage causé, doit indemniser la victime de l'accident.

CHAPITRE V

LÉGISLATIONS ÉTRANGÈRES. — TENTATIVES D'UNIFICATION DU DROIT MARITIME.

L'examen de la législation française nous a permis de constater qu'elle ne faisait aucune distinction entre les personnes et les marchandises. Certaines lois se sont, il est vrai, préoccupées de réglementer la matière des accidents, mais à un point de vue tout à fait spécial; elles ne visent en effet que les accidents du travail. Au contraire, la question des accidents de personnes n'a jamais été envisagée dans son ensemble. Il en résulte que, dans le silence de la loi, ce sont les mêmes principes qui sont applicables aux dommages personnels et matériels.

En est-il de même dans les législations étrangères? Nous allons examiner à ce point de vue les principales d'entre elles : les lois anglaise, allemande, américaine.

Législation anglaise.*1° Responsabilité du propriétaire vis-à-vis des passagers de son navire et de ceux d'un autre navire.*

C'est par la Grande-Bretagne que nous commençons l'étude des législations étrangères. Deux raisons importantes nous ont dicté ce choix. L'Angleterre a su, par sa marine et son commerce, s'assurer la première place dans le monde entier. Il est donc fort intéressant de connaître la législation d'une nation maritime aussi importante.

Son étude présente d'ailleurs un intérêt d'autant plus grand, que cette législation diffère beaucoup de celle des autres pays. Il ne faudrait pas cependant exagérer cette différence. Sur certains points, en effet, la loi anglaise admet les mêmes principes que la loi française. C'est ainsi que le propriétaire de navires est responsable de sa faute personnelle. Il est obligé de veiller à la navigabilité de son navire, et il ne doit le laisser partir que s'il est en état de prendre la mer (1). Bien plus, non seulement le propriétaire est responsable d'une faute personnelle, mais encore sa responsabilité peut-elle être mise en jeu par la faute du capitaine ; ce n'est que l'application d'un principe général d'après lequel tout pa-

(1) Haute-Cour de Justice, 14 mars 1900, *Revue internationale de droit maritime*, 46, p. 30 ; 31 juillet 1900, *ibid.*, 46, p. 38 ; 11 août 1906, 42, 352 ; Chambre des lords, 21 novembre 1907, *ibid.*, 25, 533.

tron est responsable des fautes commises par ses employés dans l'exercice de leurs fonctions. Cependant c'est cette responsabilité même, ou plutôt son mode de limitation, dont l'originalité mérite d'être signalée.

Le propriétaire de navires est personnellement responsable des faits du capitaine. Néanmoins sa responsabilité n'est pas indéfinie ; elle est limitée à une somme de £ 15 par tonne, pour l'ensemble des dommages matériels et personnels (1).

S'il n'y a que des accidents de personnes, le montant des dommages-intérêts peut atteindre cette limite, s'élevant ainsi jusqu'à £ 15 par tonne. Il ne saurait en être de même, au contraire, dans le cas où les dommages personnels viennent s'ajouter aux dommages matériels.

Dans ce dernier cas, il est attribué d'abord £ 7 par tonne aux réclamations pour dommages aux personnes, et, si cette attribution est insuffisante pour indemniser ces dernières, elles peuvent concourir avec les réclamations matérielles sur l'excédent, c'est-à-dire sur les £ 8.

Plusieurs hypothèses peuvent donc se présenter. Nous supposons que le navire reponsable jauge 1.000 tonneaux.

(1) Art. 503 du merchant shipping act de 1894.

Premier cas :

Réclamation pour perte de vie seulement....£ 20.000
 Le navire ne pouvant être tenu que jusqu'à con-
 concurrence d'une somme de.....£ 15.000
 cette réclamation absorbe le montant intégral des dom-
 mages-intérêts.

Deuxième cas :

Réclamations pour dommages personnels....£ 10.000
 Réclamations pour dommages matériels.....£ 13.000

 Ensemble.....£ 23.000

Le navire étant tenu jusqu'à concurrence de..£ 15.000
 les réclamations pour dommages personnels
 touchent d'abord£ 7.000

 Reste.....£ 8.000

Cette somme de £ 8.000 sera répartie
 au prorata entre :

1° Le surplus des réclamations pour dommages
 personnels£ 3.000
 2° Et les dommages matériels.....£ 13.000

 Ensemble.....£ 16.000

Les réclamations pour dommages personnels rece-
 vront donc :

1° £ 7.000 ainsi qu'on l'a indiqué plus haut.	£ 7.000
2° 3/16 de £ 8.000, soit.....	£ 1.500

Ensemble.....£ 8.500

Les réclamations pour dommages matériels recevront 13/16 de £ 8.000 soit.....£ 6.500

Total égal au montant de la responsabilité du navire£ 15.000

Troisième cas :

Réclamations pour dommages personnels....£ 10.000

Réclamations pour dommages matériels....£ 5.000

Total.....£ 15.000

Les dommages-intérêts sont alors payés intégralement.

★★

Le montant des dommages-intérêts accordés aux personnes est donc sujet à modification, suivant qu'il y a seulement des réclamations personnelles, ou qu'aux dommages personnels viennent s'ajouter des dommages matériels. Le tonnage, d'après lequel l'indemnité est calculée, est le tonnage brut, à la condition, s'il s'agit d'un voilier, de ne pas comprendre l'espace occupé par les hommes ou mousles.

Il est aisé d'apercevoir de suite les différences qui

séparent le système anglais du système français. Tout d'abord, le législateur anglais a fait une distinction entre les dommages matériels et ceux causés aux personnes, en fixant à un chiffre plus élevé la limite de responsabilité du propriétaire pour cette seconde catégorie de dommages.

En outre, d'après la législation anglaise, le propriétaire de navires est responsable de £ 8 ou de £ 15 par tonne, suivant les cas, *par chaque événement*, tandis que, d'après le droit français, c'est la valeur du navire et du fret à la fin du voyage qui constitue la limite de sa responsabilité, quel que soit le nombre des événements survenus au cours de ce voyage.

Non seulement la responsabilité du propriétaire de navires est très étendue, puisqu'elle est mise en jeu par chaque événement, mais encore les victimes de l'accident peuvent-elles exercer leur recours sur l'ensemble du patrimoine de leur débiteur, sans être obligées de faire une distinction entre la fortune de mer et la fortune de terre. Sans doute, même en ce qui les concerne, ces dommages-intérêts doivent-ils être limités. Toutefois cette limite est fixée par rapport au tonnage du navire, et non d'après sa valeur. Or si ces deux facteurs sont en général directement proportionnels, la valeur du navire n'est pas un élément fixe, elle varie avec l'âge du navire, son mode de construction, son affectation spéciale. Au contraire, la limite de la responsabilité est toujours la même : £ 15 par tonne, quelle que soit la valeur du na-

vire. Il semble donc, si l'on s'en tient à cet examen de la loi anglaise, qu'elle impose de lourdes charges à l'armement, le propriétaire de navires devant répondre de tous les événements qui se produisent au cours du même voyage, et ne pouvant limiter invariablement les dommages-intérêts qu'à la même somme. Cependant, la responsabilité du propriétaire de navires n'est pas aussi onéreuse qu'on pourrait le supposer au premier abord, et même la législation anglaise favorise plus le grand armement que le code français. Prenons comme exemple un bateau de 10.000 tonnes ; si le propriétaire est soumis à l'application du droit anglais, il peut limiter sa responsabilité en payant aux victimes de l'accident un maximum de £ 15 par tonne, ce qui équivaut à 3.750.000 francs. Au contraire, l'abandon du navire représenterait peut-être, pour son propriétaire, une perte de 8 à 10 millions !

C'est à dessein que nous avons choisi pour exemple un paquebot de 10.000 tonnes, car c'est un tonnage peu élevé pour un bateau de passagers. Il en résulte que notre raisonnement serait encore plus frappant s'il portait sur les grands paquebots modernes, dont le tonnage est bien supérieur (1). La loi anglaise favorise donc beaucoup plus le grand armement que le code français. C'est dans ce but, d'ailleurs, que le législateur anglais a adopté ce mode de limitation de la responsabilité.

(1) *La France*, le transatlantique le plus récent, a 23.000 tonnes.

Primitivement, la responsabilité du propriétaire était limitée à la valeur du navire et du fret. Ce mode de limitation de la responsabilité fut introduit dans la législation anglaise vers le milieu du XVIII^e siècle (1) ; mais il n'avait qu'une portée très limitée, les propriétaires de navires ne pouvant en faire usage que dans le cas de détournement de marchandises. Plus tard, ils eurent la faculté de limiter leur responsabilité chaque fois que le dommage n'était pas dû à leur négligence personnelle (2). Mais dans le courant du XIX^e siècle, il se manifesta une tendance nouvelle. La responsabilité du propriétaire n'allait plus être limitée à la valeur du navire, mais fixée à forfait, au chiffre de £ 15 ou de £ 8 par tonne, selon qu'il s'agissait de dommages causés aux personnes ou aux choses. Ce fut l'act de 1854 (3), qui apporta le premier changement dans la législation anglaise. Toutefois il ne visa que les dommages personnels. Le Merchant Shipping Act, de 1862 (4), étendit aux dommages matériels le système de la responsabilité personnelle. Le but de cette réforme était de favoriser le grand armement.

On reprochait, en effet, au système primitivement en vigueur, d'avantager les mauvais navires au détriment

(1) 7 Geo II, ch. 15. Avant cette loi, la responsabilité du propriétaire de navire était illimitée. V. Marsden's, *Collisions at sea*, p. 150.

(2) 26 Geo III, ch. 86 ; 53 Geo III, ch. 159.

(3) 17 Victoria, ch. 104, art 504.

(4) 25 Victoria, ch. 63, art. 54. Cfr 57 Victoria, ch. 80, art. 503.

des bons (1). Au contraire, le législateur anglais espérait aider au développement de l'armement, en calculant la responsabilité des propriétaires d'après le tonnage de leur navire, et en la fixant à un maximum de £ 15 par tonne, chiffre relativement peu élevé. Il a atteint d'ailleurs le but qu'il s'était proposé. Le grand armement a pris en Angleterre un essor considérable, qui a permis la construction de ces énormes paquebots, dont le tonnage est bien supérieur à celui des navires français (2).

Cependant, nous sommes obligés de reconnaître qu'en cas de perte du navire, le système anglais est plus rigoureux que l'abandon, puisqu'il n'autorise pas le propriétaire à dégager sa responsabilité. Mais les charges, qui incombent de ce fait aux propriétaires de navires, ne sont pas très lourdes, étant donné qu'ils ont la faculté de se faire assurer.

(1) V. Marden's, *Collisions at sea*, p. 150.

(2) Le *Mauritania* a 31.938 tonnes, le *Lusitania* 31.150. Ce sont, il est vrai, les plus grands paquebots anglais. Mais il y a en Angleterre plusieurs paquebots ayant plus de 20.000 tonnes : l'*Adriatic*, 24.541 tonnes, le *Baltic*, 23.876, le *Cedric*, 21.035, le *Celtic*, 20.904.

En France, nos derniers transatlantiques sont : la *Savoie*, 11.168, la *Provence*, 13.753, la *France*, 23.000. Nous ne parlons pas des navires appartenant aux Compagnies des Chargeurs-Réunis ou des Messageries Maritimes, car leur tonnage est encore inférieur.

Les Protecting Associations.

Il existe en Angleterre des mutuelles de propriétaires connues sous le nom de « Protecting Associations », dont les plus importantes sont : l'Empire Steamship Assurance Association, l'United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association, la London steam shipowners mutual Insurance Association et la Shipowners Protection and Indemnity Association.

Ces mutuelles, alimentées par les cotisations que versent leurs membres proportionnellement au tonnage des navires, présentent un grand intérêt pour les propriétaires auxquels elles permettent de s'assurer contre les accidents de personnes. Les compagnies d'assurances maritimes ne veulent pas prendre ce risque à leur charge, ce qui est étonnant, car il ne serait pas très onéreux pour elles. Nous lisons en effet dans le rapport de l'United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association, qu'elle a payé, en 1909, £ 85.112 (1). Sur ce chiffre, les indemnités allouées aux personnes n'atteignent que £ 2.575. Les dommages-intérêts accordés pour accidents de personnes ne sont donc pas élevés par rapport au montant total des réclamations. Les proprié-

(1) Le tonnage engagé dans l'Association était de 2 millions de tonnes. Il résulte également du rapport de la North of England Protecting and Indemnity Association que les pertes de vie lui ont coûté approximativement 0.375 penny par tonne pour les années 1907, 1908 et 1909.

taires de navires ne répondent, il est vrai, que des accidents survenus aux tiers, les clauses d'exonération leur permettant de dégager leur responsabilité vis-à-vis de leurs propres passagers. Cependant, comme ces clauses sont employées non seulement vis-à-vis des personnes, mais encore à l'égard des chargeurs de la marchandise, il est intéressant de noter la différence énorme qui existe entre les dommages personnels et les dommages matériels.

2° Responsabilité du propriétaire de navires à l'égard des gens de mer et des ouvriers des ports.

Ce n'est pas seulement le mode de limitation de la responsabilité, qui est différent en Angleterre et en France. Il est également une autre question très importante, qui n'a pas reçu la même solution dans les deux pays ; il s'agit des relations juridiques existant entre les propriétaires de navires et les gens de mer ou les ouvriers des ports.

Différence qui tient, à ce que cette question est entièrement liée à la législation de chaque pays, à ses tendances sociales. Néanmoins cette étude de la législation anglaise nous paraît indispensable pour deux raisons. Tout d'abord, il est intéressant de voir la conception que nos voisins d'outre-Manche se sont faite de ce problème et quelle solution ils lui ont donnée. Solution, d'ailleurs, qui offre un grand intérêt pour notre armement,

étant donné qu'il peut en subir le contre-coup, supportant ainsi des charges nouvelles.

Le Workmen's Compensation Act de 1906.

C'est le Workmen's compensation act de 1906, qui régit actuellement les rapports du propriétaire de navires avec les gens de mer. Bien que la loi ait décidé, dans le but de favoriser l'armement anglais, que seuls les marins faisant partie de l'équipage d'un navire anglais pouvaient bénéficier de ses dispositions, elle a cependant une portée générale, les Anglais ne s'embarrassant pas de nos scrupules au point de vue du pavillon. En Angleterre il suffit, pour qu'un navire soit anglais, que le capitaine et le propriétaire appartiennent à cette nationalité.

Toutefois, il semble étonnant qu'un propriétaire français puisse être soumis à l'application du Workmen's compensation act : le matelot anglais embarqué sur un navire français ne pourrait pas se réclamer de la loi anglaise ; quant au marin anglais blessé dans un abordage avec un navire français, il lui serait également impossible d'invoquer le bénéfice de sa loi nationale, car il ne serait qu'un tiers pour le propriétaire de navires français.

La répercussion de la loi anglaise sur l'armement français s'explique par ce fait que le Workmen's Compensation Act s'applique non seulement aux gens de

mer, mais à tous les ouvriers. C'est là une différence très importante entre la loi anglaise et la loi française. Ainsi des ouvriers des ports blessés pendant le déchargement d'un navire français pourraient actionner le propriétaire de ce navire, et lui réclamer une indemnité du fait du Workmen's Compensation Act. Il nous semble donc indispensable d'en examiner les principales dispositions, d'autant que cette étude présente un grand intérêt au point de vue du droit comparé.

Cette loi n'a pas institué de caisse de prévoyance; c'est le patron, le propriétaire de navires, qui doit payer, à lui seul, les dommages-intérêts dont le montant varie suivant les circonstances. Si la victime de l'accident laisse des parents vivant uniquement de son salaire, ceux-ci ont droit à une somme équivalant au salaire des trois dernières années. Cette somme sera au minimum de 150 livres et ne pourra jamais excéder 300 livres. Si la victime de l'accident n'est pas restée au service du même patron pendant les trois dernières années, l'indemnité devra représenter 156 fois la valeur du gain hebdomadaire pendant la période de service. Il en serait de même, dans le cas où les parents du défunt ne vivaient pas uniquement de son salaire.

Le Workmen's compensation act assimile l'incapacité totale à l'incapacité partielle : la pension ne doit pas excéder la moitié du salaire pendant les douze derniers mois. Cependant cette pension peut subir une réduction dans le cas d'incapacité partielle, si l'accident, tout en

étant assez grave pour empêcher l'exercice de la profession, permettait toutefois à la victime de trouver un autre emploi convenable; l'indemnité ne serait alors que la compensation de cette diminution de salaire.

Le propriétaire de navires est responsable non seulement de sa faute personnelle, mais encore de la négligence de ses préposés. Néanmoins la situation n'est pas la même dans les deux cas; le fait d'avoir commis une faute personnelle, aggrave la responsabilité du propriétaire de navires qui peut être poursuivi, soit en vertu du *Workmen's compensation act*, soit en recourant à un autre moyen de procédure. Si l'accident est imputable à une négligence de la victime, le propriétaire de navires n'en est pas responsable, à moins qu'il n'entraîne la mort ou une incapacité sérieuse et permanente de travail.

Il semble donc, que le *Workmen's compensation act* impose à l'armement des charges beaucoup plus lourdes que la loi française de 1905, puisque la responsabilité du propriétaire de navires est engagée non seulement par sa faute personnelle, mais encore par la négligence de ses préposés, bien plus puisque la faute lourde de la victime ne la prive pas de son indemnité en cas d'accident sérieux.

Cependant, la loi anglaise n'est pas aussi onéreuse pour l'armement qu'on serait tenté de le supposer. En effet, le propriétaire français contribue médiatement à la réparation du dommage, par l'intermédiaire de la caisse

de prévoyance. Mais, la cotisation qu'il verse, n'a pas un rapport direct avec l'accident. Il en est bien différemment dans la loi anglaise. Le propriétaire de navires doit indemniser lui-même la victime, puisqu'il n'a pas à sa disposition une caisse de prévoyance alimentée par sa cotisation et par celle des participants, mais sa responsabilité n'est engagée que directement par l'accident.

Il y a trop peu d'années que la loi anglaise est en vigueur, pour qu'il soit possible de savoir exactement quelles charges elle imposera à l'armement. Cependant, on a estimé (1) que la dépense annuelle des propriétaires de navires du chef du Workmen's compensation act ne dépassait pas 0,30 par tonne. Or la cotisation versée par les propriétaires français à la caisse de prévoyance est à peu près de 0,90 par tonne. En effet, l'ensemble des salaires payés par l'armement français est d'environ 50 millions par an. La cotisation des propriétaires de navires, étant de $3 \frac{1}{2} \%$ des salaires, s'élève environ à 1.750.000 francs ; ce chiffre divisé par 1.900.000, c'est-à-dire le tonnage de notre marine, donne le quotient indiqué plus haut : 0,90 par tonne. Les charges qui incombent aux propriétaires de navires anglais, du fait du Workmen's compensation act, sont donc beaucoup moins lourdes que celles qui ont été imposées aux propriétaires français par la loi de 1905.

(1) Cette estimation a été faite par la West of England Steamshipowners Protection and Indemnity Association.

Législation allemande.

Les deux législations que nous venons d'étudier successivement, la législation française et la législation anglaise, consacrent des principes bien différents, puisque le propriétaire de navires français a une responsabilité réelle limitée au navire, tandis que le propriétaire de navires anglais est personnellement responsable jusqu'à concurrence de £ 15 des accidents de personnes.

Le code allemand, en permettant au propriétaire de limiter sa responsabilité au navire et au fret, sans distinction entre les dommages matériels et personnels (1) marque une préférence pour le système français. Cependant, il ne faudrait pas en conclure que la responsabilité du propriétaire de navires fut toujours réelle (2). Cette interprétation du code allemand ne serait pas conforme à la réalité. C'est qu'en effet, il est des cas où le législateur allemand, dérogeant au principe de la réalité, a soumis le propriétaire de navires à une responsabilité personnelle.

(1) Sous un autre rapport aucune distinction n'est faite entre les personnes et les choses ; il s'agit des clauses d'exonération, qui sont admises aussi bien vis-à-vis des personnes que du chargeur de la marchandise.

(2) Vernaux, *L'unification du droit dans la matière de la responsabilité*, p. 17 : « Le système de la responsabilité réelle et seulement réelle, tel est le système très logique et très pratique qui est admis dans la législation allemande ». Cfr Autran, *Code international de l'abordage*, p. 450.

En principe, la responsabilité du propriétaire de navires est réelle (1), limitée à la valeur du navire en état d'avarie et au fret. Il en résulte, que le propriétaire ne peut être tenu au delà de ce maximum, partant qu'en cas de perte du navire sa responsabilité ne saurait être mise en jeu.

Toutefois, il est personnellement responsable jusqu'à concurrence de cette somme, qui est le gage de ses créanciers et qu'il ne peut pas compromettre (2). Supposons, par exemple, qu'à la suite d'un événement, le propriétaire, pour ne pas immobiliser un capital qui peut être considérable, continue à faire naviguer son bateau. Il agit en bon père de famille, mais sous sa propre responsabilité. C'est ainsi qu'il pourrait être poursuivi personnellement, dans la limite de ce maximum, alors même que le navire se serait perdu postérieurement au premier événement. D'ailleurs, afin d'éviter toute discussion sur la valeur du navire en état d'avarie, le propriétaire doit avoir soin de la faire constater par des experts officiels avant de commencer les réparations.

L'obligation personnelle du propriétaire de navires n'est, le plus souvent, pour les créanciers, pour les victimes de l'accident, qu'une garantie supplémentaire. En effet, tant que le navire existe, le droit de gage leur confère un privilège légal sur le navire, et, à partir du mo-

(1) Art. 486, code de commerce.

(2) Art. 774, code de commerce.

ment où le voyage prend fin, les créanciers ont le choix entre l'action réelle ou l'action personnelle.

Il en serait différemment, au contraire, en cas de perte du navire. Les créanciers devraient alors se contenter de l'action personnelle.

Si nous comparons le code allemand au code français, il est aisé d'apercevoir que, en cas de perte totale, ils arrivent pratiquement au même résultat. Le propriétaire de navires français se libère par l'abandon, et le propriétaire allemand peut dégager sa responsabilité, puisque le navire n'a plus aucune valeur.

Au contraire, les solutions peuvent être bien différentes si le navire n'est pas coulé. En droit français, une question délicate se pose en pareille hypothèse, celle de savoir si le propriétaire perd sa faculté d'abandon en faisant naviguer son bateau postérieurement à l'événement. C'est une question de fait qui sera tranchée suivant les circonstances. Or, si le propriétaire ne peut pas faire abandon (1), il doit payer tous les dommages-intérêts

(1) Rennes, 16 juin 1860, D. P., 1861, 2, 161 ; Poitiers, 3 juillet 1876, D. P., 1877, 270 ; Cass. req., 30 octobre 1907, D. P., 1908, 1, 401. Voici quelle est l'espèce sur laquelle statua la cour de cassation. Un vapeur était entré en collision avec un lougre de pêche et avait été rendu responsable de l'abordage. Or, postérieurement à cet événement, le vapeur s'était perdu, et le propriétaire voulait se libérer par l'abandon, mais la cour de cassation ne l'y autorisa pas. Il est bien certain, en effet, que le propriétaire du vapeur n'aurait pas fait abandon au moment même de l'événement. Il n'y avait pas intérêt, étant donné que le montant des dommages-intérêts

qui lui sont réclamés. Par contre, s'il ne perd pas l'usage de son droit d'abandon (1), il est dans une situation plus avantageuse que le propriétaire de navires allemand toujours responsable, jusqu'à concurrence de la valeur du navire en état d'avarie.

De ce qui précède, nous concluons que la législation allemande est préférable au code français, puisque, suivant cette législation, le propriétaire est toujours certain de pouvoir limiter sa responsabilité.

Législation des Etats-Unis d'Amérique.

Nous ne voulons pas terminer cette étude de la responsabilité du propriétaire de navires dans les principales législations étrangères, sans examiner la loi américaine, d'autant plus que cette loi présente une particularité. Il n'existe pas de législation fédérale ayant trait à la responsabilité du propriétaire de navire à raison des accidents de personnes (2). Cette matière est réglée complètement par les lois locales, et le propriétaire peut se libérer, à l'égard des victimes de l'accident, par l'abandon du navire, ou leur payer une somme qui en représente la valeur (3). Le mode de limitation de la responsabilité

qu'on lui réclamait était bien inférieur à la valeur de son navire. Or il eût été immoral d'autre part, qu'il profitât de la perte de son navire.

(1) Cass. requêtes, 31 décembre 1856, D. P., 1857, 1, 188; 14 janvier 1901, D. P., 1901, 1, 125.

(2) Cfr Compte rendu de la conférence de Brême, p. 73.

(3) Cour suprême, 10 mai 1886, *Revue internationale de droit ma-*

est le même, pour les dommages personnels et matériels.

Cependant, à un autre point de vue, la législation américaine a fait une distinction entre les personnes et les choses : il s'agit des clauses d'exonération. En effet, si, en vertu de l'Harter Act, le propriétaire de navires peut s'exonérer vis-à-vis du chargeur de la marchandise des fautes de son capitaine, du moins ces clauses ne sont-elles pas valables à l'égard des personnes, dans les rapports du propriétaire avec les passagers de son navire (1).

Tentatives d'unification du droit maritime.

L'étude des principales législations étrangères nous a permis de constater les différences qui existent entre elles. Ainsi, pour ne citer que la plus importante, l'Angleterre est le seul pays qui ait fait une distinction entre les dommages personnels et les dommages matériels. Cette divergence des législations étrangères est d'autant plus regrettable, que les relations internationales tendent à se développer journellement par suite de l'essor du commerce et de la navigation maritime. N'est-il pas étrange, d'ailleurs, que les personnes soient soumises à des distinctions arbitraires, suivant la nationalité du navire sur lequel elles se sont embarquées ? Pour-

ritime, 2, 117 ; 17 mars 1902, *ibid.*, 18, 399 ; Cour district sud New-York, 22 mars 1902, *ibid.*, 18, 571 ; Cour suprême, 23 juin 1905, *ibid.*, 21, 521.

(1) Cfr Compte rendu de la conférence de Brême, p. 24.

quoi ne pas réglementer cette matière des accidents de personnes par une loi internationale ?

C'est au gouvernement belge que revient l'honneur d'avoir pris cette initiative. Quelques mois avant la Conférence qui devait se réunir à Bruxelles en octobre 1909, le Comité maritime international soumit à l'examen des diverses puissances la question de la responsabilité des propriétaires de navires en cas d'accidents de personnes.

Conférences internationales.

Cette conférence de Bruxelles était la troisième grande conférence diplomatique. Le gouvernement belge avait tenté, à plusieurs reprises déjà, un rapprochement entre les diverses puissances. C'est ainsi qu'un premier Congrès s'était réuni à Anvers en 1885. Quelques années plus tard, en 1888, un nouveau Congrès tenait ses assises à Bruxelles. Mais, aucune de ces deux réunions n'aboutit à un résultat pratique, faute d'une organisation régulière. Cependant, ces efforts n'avaient pas été inutiles. Un courant s'était formé en faveur de l'unification du droit maritime, mouvement qui avait pris naissance dans ces Congrès mêmes, et qui, groupant tous ceux qui s'intéressaient aux questions maritimes, devait faciliter la formation d'un Comité maritime international. Ce Comité se réunit pour la première fois à Bruxelles en 1897, puis à Anvers (1898), Londres (1899),

Paris (1900), Hambourg (1902), Amsterdam (1904), Liverpool (1905), Venise (1907) et Brême (1909).

Mais, ce n'étaient là que des initiatives privées, et les travaux de ce Comité n'avaient aucune valeur officielle. Aussi, en 1905, le gouvernement belge se décida-t-il à franchir une nouvelle étape en provoquant la réunion de grandes conférences diplomatiques. Elles eurent lieu successivement à Bruxelles en 1905 et 1909. Ces conférences s'occupèrent de deux matières : abordage, assistance et sauvetage. Mais il est une autre question qui attira également leur attention : celle de la responsabilité des propriétaires de navires. Cependant, elles ne l'étudièrent qu'à un point de vue spécial. Leur examen porta uniquement sur les marchandises, et elles ne s'occupèrent pas des personnes.

C'est seulement dans le courant de l'année 1909, quelques mois avant la réunion de la conférence de Bruxelles, que la question des accidents de personnes fut mise à l'ordre du jour par le Comité maritime international. Jusque-là, en effet, on en avait ajourné l'étude, sous prétexte que la matière seule des dommages matériels donnerait lieu à de longs débats, réunissant difficilement le suffrage de toutes les nations. A la question qui leur fut posée par le Comité maritime international, de savoir s'il était désirable, que la question des accidents de personnes reçut une solution internationale, la plupart des nations répondirent par l'affirmative.

Cependant, la conférence qui vient de se réunir à

Bruxelles, au mois de septembre 1910, ne s'est occupée qu'incidemment des personnes. On s'est borné à échanger quelques observations sur la responsabilité à raison des accidents de personnes, et à poser une question relative à la solution à adopter dans les rapports internationaux (1).

Dans ces conditions, n'est-ce pas la législation anglaise qui doit être le point de départ d'une réforme internationale, puisqu'elle est la seule qui ait établi une distinction entre les personnes et les marchandises ? Adopter ce mode de limitation de la responsabilité, ce serait consacrer la déchéance du vieux système continental.

En France, deux tendances bien différentes se sont manifestées au sein de l'Association de droit maritime, qui s'est occupée très activement de cette question, sous la présidence de notre éminent maître, M. Lyon-Caen.

Le système continental.

Certains membres de l'Association de droit maritime (2) se sont montrés les partisans convaincus du *statu quo*. L'idée d'une réforme leur a paru intolérable; c'était, à leur avis, la violation de la tradition française dans ses tendances les plus chères, le code appli-

(1) V. *supra*.

(2) MM. Musnier et Vernaux, Association de droit maritime, 8 juillet 1909.

quant, aux personnes comme aux choses, le système de la responsabilité restreinte à la fortune de mer.

Il nous semble, au contraire, qu'une distinction s'impose. Si les dommages matériels doivent être pris en considération, les dommages personnels sont plus dignes d'intérêt encore. Il est donc logique que la responsabilité du propriétaire de navires soit très rigoureuse à l'égard des personnes, d'autant plus que, par suite des nécessités de la vie commerciale, les voyages par mer ont pris une extension considérable. Dans le but de ménager les susceptibilités nationales, et d'arriver promptement à une solution, on a proposé de laisser aux propriétaires de navires le choix entre le système anglais et le système français, quand leur responsabilité est mise en jeu à l'égard du chargeur de la marchandise. En ce qui concerne les accidents de personnes, il faut aller plus loin dans le chemin de la réforme, et imposer au propriétaire de navires une charge supplémentaire. Car il est inique, que les propriétaires de navires puissent, dans certains cas, se soustraire, grâce à l'abandon, aux devoirs qui leur incombent à l'égard des personnes.

Solution qui se justifie rationnellement, d'ailleurs, si l'on admet que, en principe, le propriétaire de navires est personnellement responsable de son capitaine à titre de commettant, cette responsabilité pouvant être limitée, dans la pratique, grâce à une disposition spéciale du

code de commerce (1). Nous avons longuement examiné cette question de la responsabilité encourue par le propriétaire de navires à raison des faits du capitaine, et nous en avons conclu que ce n'est pas une responsabilité objective incombant au propriétaire du fait même de la propriété, mais bien plutôt une responsabilité personnelle dérivant de sa qualité de commettant. Il en résulte, qu'aucun principe juridique ne s'oppose à ce que la responsabilité du propriétaire de navires soit plus rigoureuse pour les accidents de personnes que pour les dommages causés aux marchandises.

Au contraire, M. Verneaux tire parti de la responsabilité objective, pour refuser d'admettre une distinction entre les personnes et les choses. Comment prétendre, que la responsabilité du propriétaire puisse être plus rigoureuse à l'égard des personnes que de la marchandise, si « l'on considère le fondement de cette responsabilité comme une garantie d'une nature spéciale dérivant de la qualité de propriétaire, se cantonnant dans la propriété, et disparaissant conséquemment avec elle comme disparaît la garantie fournie par une société anonyme dont tout l'actif est anéanti » (2)? Non seulement la responsabilité du propriétaire de navires est limitée à sa fortune de mer, mais encore n'est-ce qu'une portion restreinte de cette fortune qui est affectée au

(1) Art. 216, code commerce

(2) Séance de l'Association française de droit maritime du 8 juillet 1909.

gage des créanciers : même si le propriétaire possède plusieurs navires, il lui suffit, pour se libérer, de faire l'abandon du navire fautif.

Du reste, ce n'est pas le seul obstacle que les partisans du *statu quo* se soient efforcés de dresser contre l'idée de réforme, qui, théoriquement impossible, serait pratiquement irréalisable. La législation anglaise ne présente, à leur avis, aucun avantage sur le système continental ; bien plus, elle ne peut pas donner « satisfaction aux préoccupations humanitaires, puisque les créanciers les plus intéressants peuvent n'avoir qu'une somme infime dans la répartition du gage limité, absorbé presque complètement par les sinistrés les plus riches » (1).

Ces craintes ne sont-elles pas, cependant, quelque peu chimériques, étant donné que l'abandon arrive pratiquement au même résultat. En effet, à moins de supposer que le propriétaire ne fasse usage de cette faculté qu'en cas de perte du navire, l'abandon donne lieu également à une répartition du prix du navire. Les personnes, auxquelles le propriétaire abandonnera le navire, le vendront, et il sera aussi difficile de partager le prix de vente entre les divers sinistrés que de répartir les dommages-intérêts fixés par la loi anglaise. D'ailleurs, la réparation ne doit-elle pas être proportionnée au dom-

(1) Séance de l'Association française de droit maritime du 8 juillet 1909.

mage ? Or, le dommage ne consiste pas pour les héritiers seulement dans la perte de leur auteur. Nous laissons de côté les considérations morales d'affection. Ce sont là sentiments trop nobles pour prêter à une honteuse spéculation. La mort doit avoir causé un véritable dommage aux héritiers : il consistera pour eux dans la privation des gains du défunt qui, dans une proportion plus ou moins grande, augmentaient son patrimoine. La loi anglaise ne crée, pas plus que l'abandon, une situation privilégiée aux grosses fortunes. Enfin, il est un autre argument qui a été invoqué en faveur du *statu quo*. On a prétendu que la loi anglaise imposerait à l'armement français des charges excessives.

Cette objection a été reprise par certains membres de l'Association de droit maritime qui, tout en étant partisans d'une responsabilité personnelle, n'ont pas voulu adopter la loi anglaise (1).

Système mixte.

Il résulte, en effet, du système anglais que le propriétaire de navires est responsable de tous les événements qui peuvent se produire au cours du même voyage. L'indemnité ne doit jamais, il est vrai, excéder £ 15 par tonne. Cependant cette limite est très onéreuse pour le

(1) MM Govare et de Grandmaison, Séance de l'Association de droit maritime du 8 juillet 1909.

petit armement, car elle peut représenter la valeur exacte d'un navire neuf.

Aussi, ces membres de l'Association de droit maritime ont-ils proposé un système différant de la loi anglaise quant au mode de limitation de la responsabilité. Le propriétaire, personnellement responsable des accidents de personnes dans la limite d'un maximum à déterminer par passager, « serait obligé d'assortir le billet de passage, pour ce maximum, d'une police conférant au passager une action directe contre l'assureur » (1). On délivrerait donc au passager, au moment où il prend son billet, un ticket d'assurance lui permettant, en cas d'accidents, de réclamer des dommages-intérêts dont le montant varierait suivant la classe dans laquelle il a voyagé. Cette prime d'assurance ne représenterait pas un gros sacrifice pour le propriétaire de navires qui pourrait, grâce à une police flottante, ne la payer que pour les passagers embarqués.

Ce système est malheureusement inapplicable. S'il est assez pratique à l'égard des passagers, du moins n'offre-t-il aucune utilité vis-à-vis des tiers. Le propriétaire ignore, en effet, dans quelle mesure sa responsabilité sera mise en jeu à leur égard. Il faudrait donc admettre un mode de limitation différent pour les tiers et les passa-

(1) Séance de l'Association française de droit maritime du 8 juillet 1909.

gers ; réforme qui ne pourrait pas avoir une portée générale.

Système anglais.

Les partisans de la responsabilité personnelle sont donc obligés de recourir à la législation anglaise qui, seule, peut servir de base à une entente internationale. En effet, parmi les différentes lois que nous avons examinées, française et étrangères, il n'y a que le Merchant Shipping Act qui ait fait une distinction entre les dommages personnels et les dommages matériels. Son mode de limitation est très logique, car il cadre bien avec le principe d'une responsabilité personnelle. Même à l'égard des personnes, la responsabilité du propriétaire de navires doit être limitée ; toutefois, il nous semble impossible, en ce qui les concerne, d'établir une distinction entre la fortune de mer et la fortune de terre, étant donné que les propriétaires de navires ont des devoirs très rigoureux vis-à-vis d'elles.

D'ailleurs, à cet avantage théorique la législation anglaise joint l'avantage pratique de ne pas être onéreuse pour le grand armement. L'Angleterre étant la première puissance maritime, toutes les questions concernant la navigation ont pour elle une importance capitale. Aurait-elle jamais adopté un système qui, en portant atteinte à l'armement, eût risqué de compromettre sa vie nationale ?

Quant au petit armement, la loi anglaise lui fait une

situation moins avantageuse. Mais, cet état de choses n'est pas pour nous surprendre, étant donné que le législateur s'est préoccupé du grand armement qui, grâce à son développement, a pu offrir aux personnes plus de confort et de sécurité.

Dans ces conditions, puisqu'une réforme s'impose dans le droit maritime, la formule suivante a été proposée à la conférence de Bruxelles de 1910, comme répondant aux vues des diverses législations. « Lorsqu'un accident dû à la faute du capitaine, de l'équipage, ou de toute autre personne au service du navire, a entraîné mort d'homme ou blessures corporelles, le propriétaire de navires est, vis-à-vis des victimes ou ayants cause, tenu, au-delà de la limite de la responsabilité prévue pour les dommages matériels, jusqu'à concurrence de £ 7 par tonne de jauge brute du navire. Si cette somme ne suffit pas à faire face aux indemnités dues aux dites victimes ou ayants cause, celles-ci viennent, pour le surplus, sur la valeur du navire ou sur les £ 8 prévues pour les dommages matériels, en concours avec les autres créanciers. La responsabilité du propriétaire de navires vis-à-vis des personnes au service du navire, et le règlement des indemnités qui peuvent leur être dues en pareil cas, sont régis par la loi nationale du navire » (1).

Le jour où cette disposition serait admise en droit

(1) Procès verbaux de la conférence de Bruxelles de 1910, p. 202.

international, elle devrait être consacrée par la législation française.

Cette réforme n'aurait, il est vrai, qu'une portée restreinte. Tandis que la responsabilité du propriétaire de navires est mise en jeu non seulement à l'égard des passagers de son navire, des passagers d'un autre navire, autrement dit des tiers, mais encore vis-à-vis de l'équipage, la réforme ne s'appliquerait qu'aux deux premières catégories de personnes. Il serait impossible, d'ailleurs, qu'il en fut autrement. L'unification du droit maritime est irréalisable, au moins pour l'instant, dans le domaine des lois ouvrières qui sont des lois essentiellement nationales.

Néanmoins, bien qu'elle n'ait qu'une portée limitée, cette disposition apporterait un véritable changement dans la législation française, puisque, actuellement, le propriétaire de navires peut facilement se soustraire aux obligations qui lui incombent envers les personnes au moyen de l'abandon, bien plus puisque les clauses d'exonération lui fournissent un moyen précieux pour dégager complètement sa responsabilité.

Réforme qui n'imposerait pas, cependant, de gros sacrifices aux propriétaires de navires, étant donné que les accidents de personnes sont relativement rares. En France, la Compagnie Transatlantique n'a eu, sur la ligne du Havre-New-York (1), qu'une perte totale ayant

(1) Cette ligne existe depuis une cinquantaine d'années.

entraîné mort d'hommes, celle de *La Bourgogne* (1).

Le service est hebdomadaire et le nombre de passagers se monte à peu près à 1.000 par voyage. Quant à la ligne de l'Algérie (2), qui compte journellement 500 passagers, il n'y a eu que trois pertes totales ayant entraîné mort d'hommes : le *Borysthène* (3), l'*Atlas* (4), et le *Général-Chanzy* (5). D'ailleurs, les propriétaires auraient la faculté de couvrir leur responsabilité en se faisant assurer. Certains propriétaires français font partie des Protecting Associations, ceux dont les bateaux vont souvent en Angleterre, et qui craignent, en cas d'accidents, de ne pouvoir user de leur faculté d'abandon.

Qu'il nous soit permis, en terminant cette étude, de souhaiter une entente internationale, qui aurait le double avantage de donner une grande unité à la législation maritime, et une heureuse solution à ce problème de la responsabilité, en conciliant les intérêts opposés des propriétaires de navires et des passagers, sans imposer toutefois de trop lourdes charges à l'armement, qui intéresse, au plus haut point, notre vie nationale.

(1) 1898.

(2) Cette ligne a été exploitée successivement par la compagnie Touache, les Messageries Maritimes et la Transatlantique.

(3) Le *Borysthène* appartenait à la compagnie Touache.

(4) L'*Atlas* était un bateau des Messageries Maritimes.

(5) 1910. Le *Général Chanzy* appartenait à la Transatlantique.

TABLE DES MATIÈRES

	Pages.
CHAPITRE PREMIER. — Diverses catégories de personnes à l'égard desquelles la responsabilité du propriétaire de navires peut être engagée. Sources de l'obligation du propriétaire vis-à-vis de chacune d'elles.	7
CHAPITRE II. — Différentes causes susceptibles d'engager la responsabilité du propriétaire vis-à-vis des personnes. . . .	33
CHAPITRE III. — Dispositions légales ou conventionnelles ayant pour objet de restreindre ou de supprimer les conséquences de la responsabilité du propriétaire de navires : l'abandon et les clauses d'exonération.	60
CHAPITRE IV. — Responsabilité du propriétaire de navires à l'égard de l'équipage et des ouvriers des ports	81
CHAPITRE V. — Législations étrangères. Tentatives d'unification du droit maritime	110

Vu :
Le Doyen,
P. CAUWÈS.

Vu :
Le Président de la thèse,
CH. LYON-CAEN.

Vu et permis d'imprimer :
Le Vice-Recteur de l'Académie de Paris,
L. LIARD.

LA ROCHELLE, IMPRIMERIE NOUVELLE NOEL TEXIER.

LA ROCHELLE, IMPRIMERIE NOUVELLE NOEL TEXIER.
